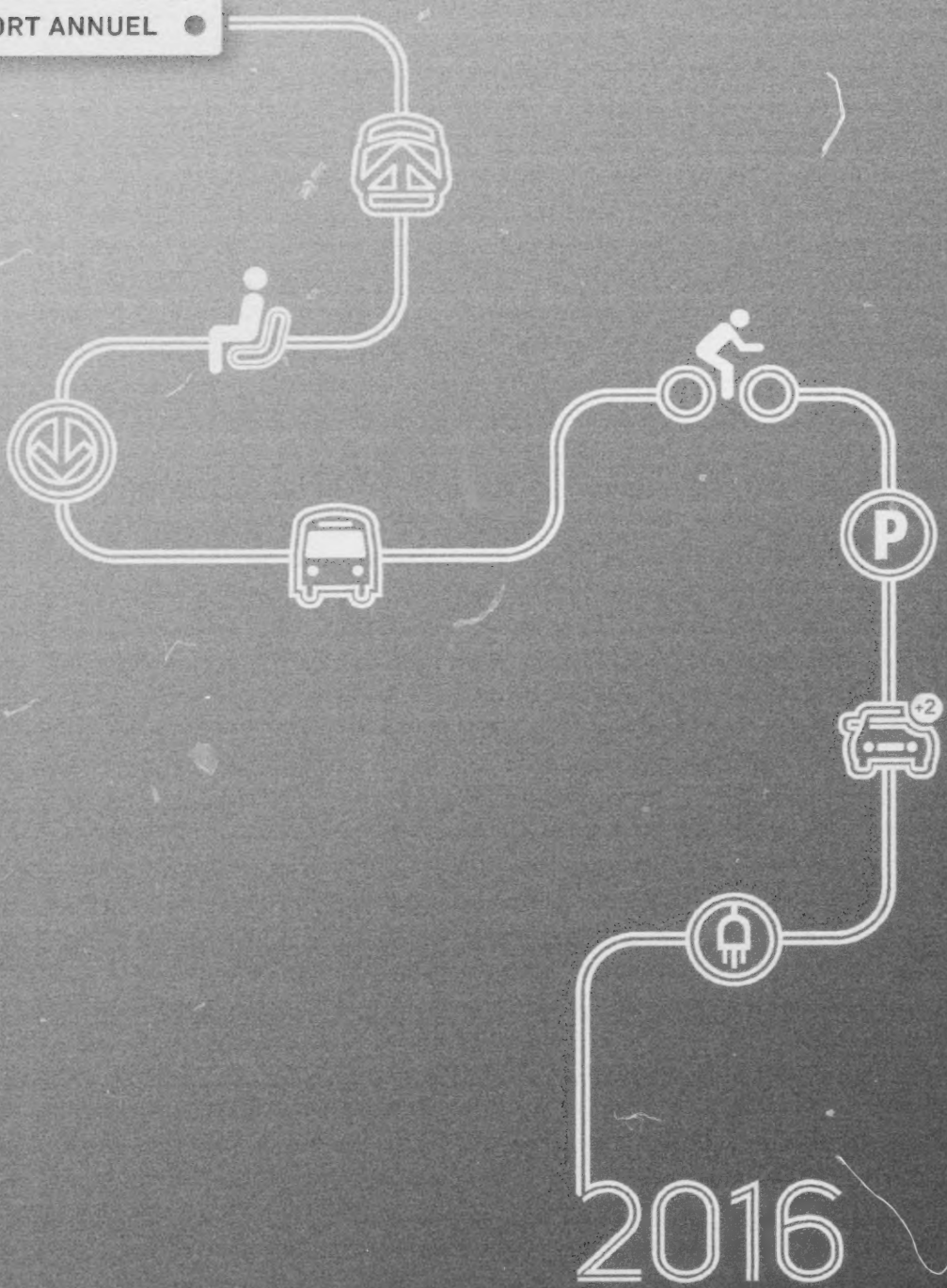
AMT

RAPPORT ANNUEL



2016

MISSION DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT)

Accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.

Mandats de l'AMT

- Planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec ses partenaires
- Exploiter le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus
- Contribuer à l'amélioration de l'efficacité des routes qui ont une vocation métropolitaine
- Planifier et construire tout prolongement du réseau de métro
- Participer au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région
- Soutenir financièrement les services de transport adapté (STA) participant au Programme d'aide métropolitaine au transport adapté
- Offrir aux partenaires son expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de financement et de gestion des déplacements

L'AMT réalise sa mission et ses mandats en conformité avec les trois axes de la vision 2020 énoncée dans son Plan stratégique de développement du transport métropolitain approuvé par la Communauté métropolitaine de Montréal et adopté par le ministre des Transports en 2012.

VISION 2020

AXE 1 Des déplacements simplifiés pour la clientèle

AXE 2 Des transports collectifs pour une meilleure qualité de vie

AXE 3 Un réseau métropolitain rapide et multimodal

Sommaire

2016, une année en mouvement ! 4

Des transports collectifs en mouvement... 6

DANS LE MONDE
Le grand rendez-vous montréalais de l'UITP : du 15 au 17 mai 2017 7

DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL
Une nouvelle gouvernance des transports collectifs dans la région 8
Un nouveau projet : le Réseau électrique métropolitain (REM) 10

Réseaux de transport collectif 12

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE
Carte du réseau : réalisations et achalandage record en 2016 – ponctualité 13
Les améliorations sur le réseau ferroviaire 14
Optimisation de l'exploitation des trains de banlieue 17
En photos : les trains de banlieue dans l'objectif de nos clients 18

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS
Carte du réseau : réalisations et achalandage record en 2016 19
Amélioration de la fluidité du transport par autobus 20
Consolidation du réseau de terminus 21
SRB Pie-IX : un projet urbain intégré 22
Mobilité Montréal : des mesures pour atténuer la congestion routière 23

PROJET DE PROLONGEMENT DU RÉSEAU DE MÉTRO
Dépôt de la version finale du dossier d'opportunité au gouvernement du Québec 24

ACCESSIBILITÉ SUR LE RÉSEAU ET TRANSPORT ADAPTÉ
Un réseau plus accessible 25

Expérience client 26

SERVICE À LA CLIENTÈLE
À votre service, 7 jours sur 7 27
À votre écoute : Conseil-client – clients-mystères 28
Connexion-client : une vision renouvelée du service à la clientèle 29

INFORMATION À LA CLIENTÈLE
Communiquer l'état du service en tout temps 30

OFFRE DE SERVICE
Des services améliorés en continu : stationnements – trains de banlieue – transport actif 31

PROMOTION ET OFFRES TARIFAIRES
Des campagnes de promotion bien ciblées 33
Des offres tarifaires attrayantes 34

Gouvernance 35

La mission de l'AMT 36
Le conseil d'administration 37
L'équipe de direction 39
Accès aux documents – Éthique et déontologie – Politique linguistique 40
Ressources humaines 41
Transformer la mobilité : un engagement durable 42
Les indicateurs de performance 2016 43
Les équipements et infrastructures de l'AMT en 2016 44

Finances 46

États financiers 51

2016
Une année en mouvement !

Après plus de 20 années d'existence et à l'aube de la plus grande transformation que connaîtront les transports collectifs et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) depuis sa création, nos équipes ont poursuivi la mission de l'Agence avec enthousiasme tout au long de l'année. Nos efforts en 2016 ont permis de livrer à la clientèle du transport collectif des infrastructures et des services qui facilitent les déplacements dans la grande région métropolitaine de Montréal.

Que ce soit par l'expertise déployée pour offrir un service de trains de banlieue de qualité, des infrastructures de transport collectif qui répondent aux besoins exprimés par nos partenaires, pour assurer la simplification de la mobilité sur le territoire ou pour planifier la transition vers les nouvelles entités de gouvernance du transport collectif sur le territoire, le client a été au cœur de toutes nos actions.

Voici quelques faits saillants de notre année 2016 :

Gouvernance et transition

Adopté le 19 mai 2016, par l'Assemblée nationale du Québec, le projet de loi n° 76 (Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal) vient modifier la structure de gouvernance du transport collectif dans la région en prévoyant la mise en place, dès le 1er juin 2017, de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et du Réseau de transport métropolitain (RTM). Ce changement de gouvernance permettra de définir une vision cohérente et à long terme du transport collectif dans la région, d'accentuer la collaboration dans l'exploitation des services de trains de banlieue et d'autobus des couronnes nord et sud du territoire, et surtout, de simplifier l'accès des clients à l'ensemble des services.

Durant l'année 2016, l'expertise des employés de l'AMT et de leurs collègues des Conseils intermunicipaux de transport (CIT) a été mise à contribution au sein du Comité de transition responsable de la mise en place des deux futures entités et des différents comités mis sur pied pour planifier et préparer l'entrée en fonction des nouvelles entités et de leurs dirigeants. Je les remercie chaleureusement pour leur engagement et le professionnalisme dont ils ont fait preuve dans tous leurs travaux.

Je tiens également à exprimer ma reconnaissance à Paul Côté qui a été président-directeur général de l'AMT pour la première partie de l'année 2016 avant d'être nommé président du Comité de transition, pour sa contribution à l'avancement des projets de l'AMT et à l'élan qu'il a donné à l'élaboration de cette nouvelle vision du transport collectif pour la région.

REM et grands projets

Annoncé le 22 avril 2016, le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) prendra une place importante dans

l'écosystème de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Ce projet porteur pour la région consolidera l'offre de transport collectif dans l'axe nord-sud et dans l'ouest du territoire, en plus de fournir un lien efficace de mobilité vers l'aéroport Montréal-Trudeau.

L'utilisation prévue par le REM de l'emprise ferroviaire de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes, incluant le tunnel Mont-Royal, signifie toutefois que le réseau actuel de trains de banlieue de l'AMT connaîtra des changements, et que certains grands projets développés par l'AMT verront leur portée revue et modifiée.

Ainsi, nous avons collaboré durant toute l'année avec CDPQ Infra afin d'atténuer le plus possible les impacts de ce projet d'envergure sur le service de trains de banlieue actuel et futur, en plus d'intégrer le REM au système de transport collectif existant. Ce travail d'intégration se poursuivra au cours des prochains mois par les nouvelles entités de gouvernance du transport collectif, l'ARTM et le RTM.

Record d'achalandage et excellente ponctualité

Les employés de l'AMT sont à pied d'œuvre quotidiennement pour fournir un service de trains de banlieue le plus efficace et ponctuel possible à ses clients. Puisque la majorité des trains de l'AMT circulent sur des voies ferrées qui ne lui appartiennent pas et qui, de surcroît, sont partagées avec des trains de marchandises, notre capacité à diminuer les retards de nos trains est limitée, mais de la plus haute importance.

Grâce aux efforts soutenus de nos équipes, l'AMT a obtenu un taux de ponctualité de 96,3 % pour son service de trains de banlieue en 2016, un résultat enviable qui la place en tête de liste des agences offrant un service similaire et de même envergure en Amérique du Nord.

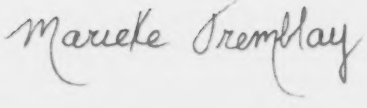
Le développement de projets de transport collectif de qualité qui répondent aux besoins de mobilité des clients est nécessairement lié à la popularité des services. Ainsi, après la mise en service de la nouvelle ligne de trains de banlieue Mascouche, à la fin de l'année 2014, l'AMT a vu son achalandage annuel total monter en flèche pour atteindre, en 2016, la barre des 21,1 millions de déplacements annuels. Un record pour notre organisation !

Vision du service à la clientèle – Connexion-client

En 2016, nous avons accordé une place prépondérante à la qualité de l'expérience vécue par la clientèle dans notre réseau, grâce à des projets et initiatives qui ont déjà produit d'excellents résultats. Qu'on parle des nouvelles orientations que nous souhaitons insuffler à notre Service à la clientèle, des outils de communication déployés lors de perturbations de service, ou encore du déploiement d'un projet-pilote de voiturier dans une de nos gares, nous voulons faire en sorte que chaque interaction avec nos clients dépasse leurs attentes.

C'est donc avec fierté que nous vous présentons ce Rapport annuel qui fait état du fruit des efforts, des talents et de l'engagement de plus de 400 hommes et femmes passionnés par la mobilité et le développement du transport collectif. Je les félicite et les remercie tous, ainsi que les membres du conseil d'administration qui nous ont fait confiance et qui nous ont soutenus tout au long de cette année riche en mouvement.

Nous poursuivrons avec enthousiasme nos efforts au sein des futures entités qui prendront le relais le 1er juin prochain et sommes impatients de continuer à œuvrer au développement du transport collectif dans notre région.



Marieke Tremblay

Présidente-directrice générale par intérim

DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN MOUVEMENT...

Dans le monde

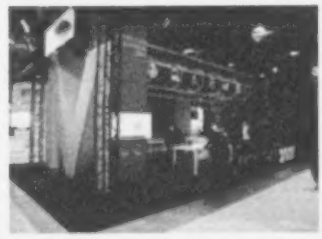
À travers le monde, les sociétés de transport collectif se trouvent au cœur d'une transformation radicale de la mobilité urbaine et cherchent à se réinventer. Le secteur doit s'adapter à de nouvelles réalités telles que l'émergence de nouveaux intervenants, l'avancée des énergies vertes et les progrès technologiques.

Le grand rendez-vous montréalais de l'UITP : du 15 au 17 mai 2017

Montréal sera bientôt le théâtre de l'imposant rassemblement du milieu international des transports publics organisé par l'Union internationale des transports publics (UITP).

Du 15 au 17 mai 2017, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la Société de transport de Montréal (STM) sont en effet les hôtes officiels du Sommet mondial des transports publics de l'UITP, qui se déroulera au Palais des congrès de Montréal. Connu auparavant sous le nom d'*UITP World Congress & Exhibition*, le Sommet mondial des transports publics a vu le jour il y a 130 ans. Son concept a évolué au fil du temps afin de refléter davantage les innovations provenant du secteur des transports collectifs et l'importance grandissante du transport durable dans l'industrie. Rappelons que Montréal a été retenue comme ville hôte à la suite d'un long processus de sélection et s'est classée, au final, devant Séoul (Corée du Sud) et Brisbane (Australie).

Sous le thème *Lead the TRANSITion*, ce sont près de 10 000 délégués et visiteurs provenant de plus de 80 pays, ainsi que 300 exposants, qui viendront partager leur expertise et échanger sur les meilleures pratiques et sur les opportunités d'avenir et de croissance du secteur.



Compte tenu de l'envergure et de l'unicité de ce grand événement, l'AMT et la STM sont fières de pouvoir compter aussi sur la participation de Tourisme Montréal et du Palais des congrès à titre de partenaires. L'Association canadienne des transports urbains (ACTU) est également un collaborateur de premier plan pour assurer le rayonnement canadien du sommet, dont les retombées sont évaluées par le Palais des congrès à plus de 13 M$.

Une préparation soutenue en 2016

En plus de faire une promotion active de l'événement dans divers congrès, l'AMT et la STM ont fait appel à plusieurs employés pour qu'ils deviennent ambassadeurs; elles préparent aussi activement la soirée d'accueil, les visites techniques et l'événement public qui se tiendra les 15 et 16 mai 2017 sur la place Jean-Paul-Riopelle, en plus d'animer un stand au salon d'exposition.

Qu'est-ce que l'UITP ?

L'Union internationale des transports publics (UITP) est une organisation regroupant les autorités et les opérateurs de transport en commun. Dotée d'un bureau principal à Bruxelles et de 14 bureaux régionaux et de liaison dans le monde entier, l'UITP représente un réseau international de 1 400 organismes situés dans 96 pays et donnant accès à plus de 18 000 membres.

DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN MOUVEMENT

Dans la région métropolitaine de Montréal

Deux annonces d'importance en matière de transport collectif ont fait de 2016 une année charnière dans la grande région de Montréal. En effet, l'adoption du projet de loi n° 76 (Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal) et l'annonce du projet de Réseau électrique métropolitain (REM) par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) marquent l'amorce d'une transformation en profondeur de la gouvernance et de l'offre de service au cours des prochaines années.

Une nouvelle gouvernance des transports collectifs dans la région

Dès 2017, la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal aura des répercussions directes sur l'Agence métropolitaine de transport (AMT) qui cessera ses activités. Dès le 1er juin, deux nouvelles entités prendront la relève : l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et le Réseau de transport métropolitain (RTM). Ce dernier, en plus d'exploiter les trains de banlieue, regroupera les activités de transport par autobus et de transport adapté des conseils intermunicipaux de transport (CIT).

La nouvelle gouvernance distinguera de façon claire les rôles et responsabilités de l'ensemble des acteurs du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. La Loi vise à favoriser l'émergence d'une vision cohérente et à long terme des services de transport collectif. Axée sur les besoins du client, la réforme permettra une planification optimale et un accès simplifié aux services notamment en réduisant le nombre d'organismes de transport de 15 à 5 – et une meilleure cohésion entre les différents intervenants de la région.

Les principaux jalons franchis

12 NOVEMBRE 2015

Dépôt du projet de loi n° 76 à l'Assemblée nationale : Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal

19 MAI 2016

Adoption du projet de loi n° 76 par l'Assemblée nationale visant la création de deux nouvelles entités : l'ARTM et le RTM

ARTM ▸ (extrait du projet de loi n° 76, art. 35) : « Dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone, l'Autorité a pour mission d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur son territoire, incluant celles à mobilité réduite. À cette fin, l'Autorité planifie, développe, soutient et fait la promotion du transport collectif. Elle favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et augmente l'efficacité des corridors routiers. […] »

RTM ▸ (extrait du projet de loi n° 76, art. 45) : « Le Réseau exploite une entreprise de services de transport collectif, incluant le transport adapté pour les personnes handicapées. Le Réseau a compétence exclusive pour exploiter, sur son territoire, une entreprise de services de transport collectif par trains de banlieue. […] »

7 JUILLET 2016

Mise sur pied du Comité de transition chargé de la mise en œuvre du projet de loi n° 76

Nomination des membres du Comité, dont Paul Côté à titre de président

(À ce titre, Paul Côté deviendra le premier directeur général de l'ARTM.)

Composition ▸ Paul Côté, Céline Desmarteau, Ginette Sylvain, Massino Iezzoni, Jocelyn Leclerc

Mandats

- Établir le profil de compétence des membres indépendants des conseils d'administration (CA) de l'ARTM et du RTM
- Intégrer les employés des organismes actuels aux deux nouveaux organismes
- Dresser la politique de financement de l'ARTM, notamment les modalités de la contractualisation des services
- Dresser les premiers budgets de l'ARTM et du RTM
- Assurer le transfert des actifs et des passifs entre les organismes

Composition

- La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) désigne deux membres représentant les usagers du transport collectif et du transport adapté, ainsi que le président du CA parmi les membres indépendants.
- Cinq membres indépendants sont désignés par les agglomérations de Montréal, de Longueuil et de la Ville de Laval.
- Quatre membres élus sont désignés par les maires de la couronne nord.
- Quatre membres élus sont désignés par les maires de la couronne sud.

11 JUILLET 2016

Entrée en fonction de Marieke Tremblay à titre de présidente-directrice générale par intérim et de présidente du conseil d'administration (CA) de l'AMT

10 NOVEMBRE 2016

Nomination, par la CMM, des 15 membres du CA du RTM, dont Josée Bérubé, architecte-urbaniste, à titre de présidente

Nomination, par la CMM, des cinq membres élus municipaux et des trois membres indépendants du CA de l'ARTM

[Le gouvernement du Québec doit désigner les sept autres membres indépendants, dont le président.]

5 DÉCEMBRE 2016

Première séance du CA du RTM

16 MARS 2017

Nominations au RTM
Raymond Bachant, directeur général
Marie-Josée Boissonneault, trésorière
Assunta Di Lorenzo, secrétaire générale

À VENIR

Nomination des sept membres du CA de l'ARTM par le gouvernement du Québec

À VENIR

Première séance du CA de l'ARTM et nomination du secrétaire et du trésorier de l'ARTM

1er JUIN 2017

Entrée en vigueur de l'ARTM et du RTM

Un nouveau projet : le Réseau électrique métropolitain (REM)

La Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), par l'entremise de sa nouvelle filiale CDPQ Infra, propose un grand projet de transport collectif, le Réseau électrique métropolitain (REM), qui doit relier le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport Montréal-Trudeau. Annoncé pour 2020, ce projet comprend un total de 27 stations réparties sur un trajet de 67 km et contribuera à redessiner l'offre de transport collectif dans la grande région de Montréal.

Principales annonces publiques en lien avec le projet de REM

2015

12 JANVIER

La CDPQ annonce une entente avec le gouvernement du Québec pour la réalisation, la gestion et le financement de grands projets d'infrastructures.

8 JUILLET

La CDPQ annonce la création de sa nouvelle filiale opérationnelle, CDPQ Infra, chargée d'évaluer deux projets à la demande du gouvernement du Québec : le système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain et celui reliant le centre-ville de Montréal à l'aéroport international Montréal-Trudeau et à l'Ouest-de-l'Île.

2016

22 AVRIL

CDPQ Infra dévoile le projet de Réseau électrique métropolitain (REM), qui intègre le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île (Sainte-Anne-de-Bellevue), la Rive-Nord (Deux-Montagnes) et l'aéroport Montréal-Trudeau au sein d'un seul réseau de système léger sur rail (SLR) entièrement automatisé et électrique.

28 JUILLET

Début de la période d'information et de consultation du projet de REM dans le cadre du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE). Une deuxième consultation se tient en septembre 2016. L'Agence métropolitaine de transport (AMT) contribue en répondant, en séance ou par écrit, aux questions qui lui sont posées par le BAPE.

25 NOVEMBRE

CDPQ Infra annonce l'ajout de trois nouvelles stations au REM reliées au métro de Montréal : les stations Bassin Peel, McGill et Édouard Montpetit.

2017

21 MARS

CDPQ Infra annonce l'ajout de 40 voitures à la flotte initiale du REM (total 240 voitures), ainsi qu'une entente conclue avec l'Union des producteurs agricoles du Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal pour valoriser le territoire agricole et contribuer à limiter l'étalement urbain.

20 JANVIER

Le BAPE rend public son rapport d'enquête et d'audiences publiques sur le projet de REM par CDPQ Infra.

L'arrivée du Réseau électrique métropolitain (REM) et ses impacts sur les trains de banlieue

Dans la perspective de l'implantation du REM, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) travaille en concertation étroite avec ses partenaires afin de bien gérer les impacts découlant de la réalisation éventuelle du projet sur ses activités courantes et futures.

Ainsi l'AMT, CDPQ Infra, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), la Société québécoise des infrastructures (SQI) et le Comité de transition pour la mise en œuvre du projet de loi n° 76 se rencontrent régulièrement pour planifier les étapes de réalisation du REM et assurer une cohérence et une harmonisation des services offerts pendant la planification du projet, les travaux de construction, et une fois le REM en service.

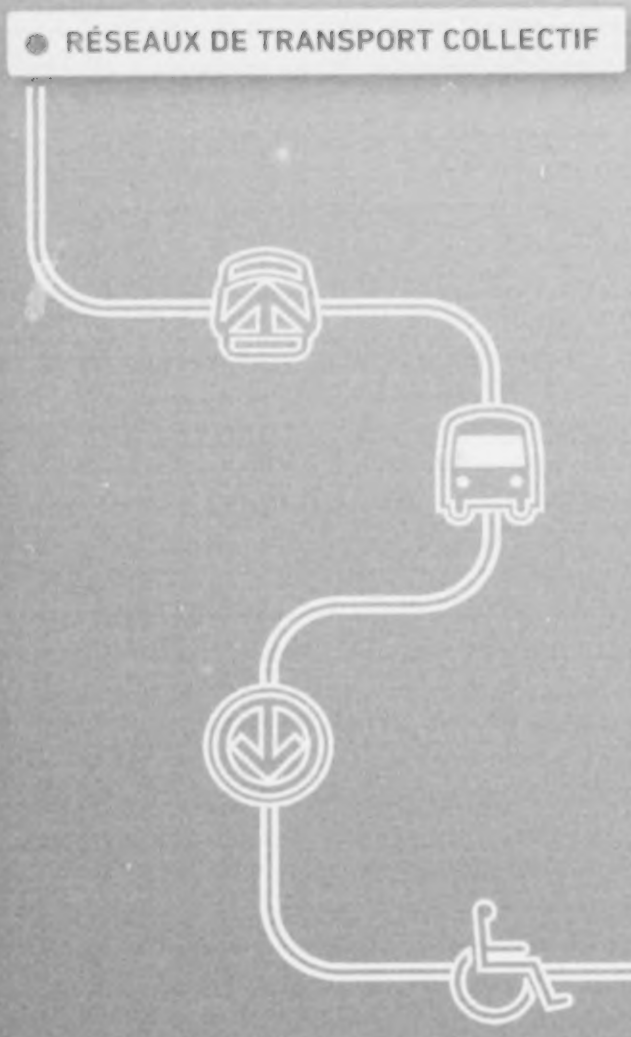
Entre autres considérations, notons que le projet de REM prévoit l'acquisition de la ligne de trains de banlieue Deux Montagnes et l'usage exclusif des voies de cette ligne pour ses trains automatisés. Puisqu'il n'est pas possible de faire coexister sur les mêmes voies un mode ferroviaire lourd et un mode léger, les trains de la ligne Deux-Montagnes, remplacés par le REM, cesseront leurs activités, et ceux de la ligne Mascouche ne pourront plus emprunter le tunnel Mont-Royal. Les impacts sur les services et activités de l'AMT sont évalués et pris en compte dans la planification du projet.

CENTRE DE MAINTENANCE POINTE-SAINT-CHARLES ▶ Amorcé en 2015 et initialement prévu pour accueillir les rames des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes, Mascouche et Mont-Saint-Hilaire, ce projet fait maintenant l'objet d'une réévaluation et de modifications afin d'y intégrer les besoins d'entretien du matériel roulant du REM. Dans un souci de saine gestion des fonds publics, et pour répondre plus efficacement aux besoins des deux réseaux, les travaux de construction ont été temporairement et partiellement suspendus afin de planifier la conversion du projet initial en un centre d'entretien mixte (trains de banlieue et REM). La reprise des travaux est prévue en juin 2017.

RÉNO-TUNNEL (PHASE 2) ▶ Dans le contexte où le projet de REM implique l'acquisition et l'utilisation exclusive de la ligne Deux Montagnes, une entente entre l'AMT, le Service de sécurité incendie de Montréal (SIM) et CDPQ Infra a été conclue au printemps 2017. Celle-ci prévoit le report, pour une période de 12 mois, de la poursuite du programme de rénovation du tunnel Mont-Royal, le temps que le projet de REM soit confirmé et que CDPQ Infra précise les travaux qu'elle entreprendra elle-même en lien avec son projet de train automatisé.

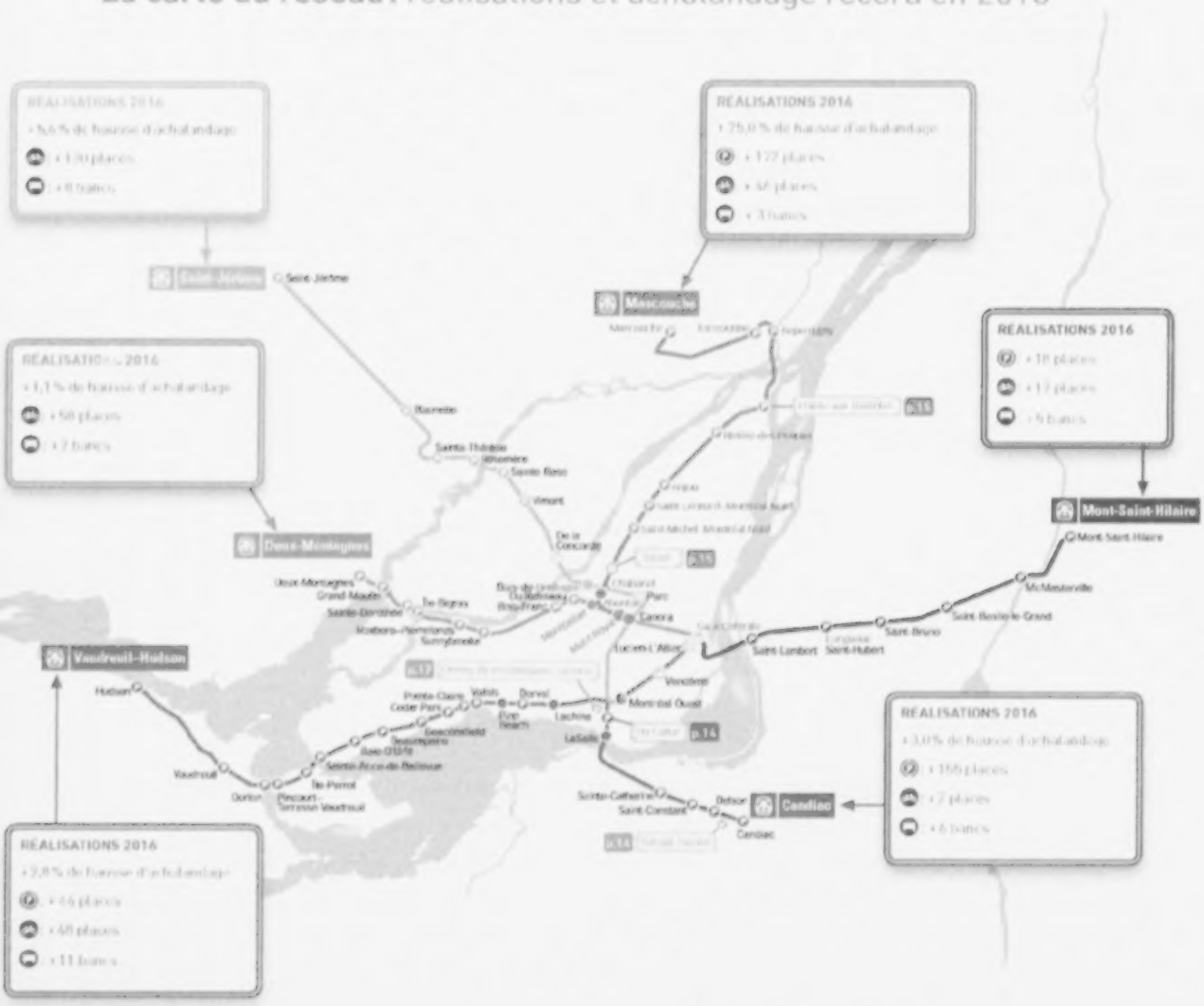
LIGNE MASCOUCHE ▶ Pour des raisons de sécurité et d'incompatibilité entre les modes automatique et guidé, les trains de cette ligne ne pourront plus emprunter le tunnel Mont-Royal jusqu'à destination de la gare Centrale, ni se rendre jusqu'au centre de maintenance Pointe-Saint-Charles pour les travaux d'entretien et de maintenance.

Des solutions de rechange doivent être mises en place à la fois pour assurer l'entretien du matériel roulant, et pour proposer un transfert fluide et sécuritaire de la clientèle entre la ligne de trains Mascouche et la ligne REM de Deux-Montagnes. CDPQ Infra prévoit d'ailleurs une station de correspondance à la hauteur de l'A-40.


RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

Réseau de trains de banlieue

La carte du réseau : réalisations et achalandage record en 2016

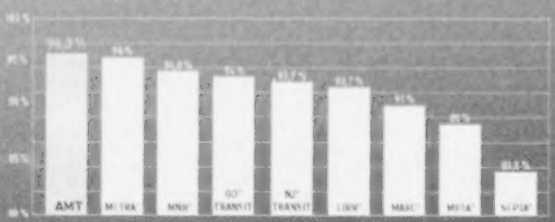


PONCTUALITÉ ▶ En 2016, l'AMT enregistre le meilleur taux de ponctualité en Amérique du Nord parmi les exploitants de trains de banlieue de sa catégorie : 96,3 % !

ACHALANDAGE ▶ Le réseau de trains de banlieue de l'AMT a connu une hausse globale de 3,6 % en 2016, pour un total de 19,5 millions de déplacements[1].

1. Un déplacement représente un aller simple d'un passager.

Performance des trains de banlieue en Amérique du Nord en 2016



1. METRA (Chicago), 2. METRO-NORTH RAILROAD (MNR) (New York City), 3. GO TRANSIT (Toronto), 4. NJ TRANSIT (New Jersey), 5. LONG ISLAND RAIL ROARD (LIRR) (New York City), 6. MARC (Washington), 7. MBTA (Boston), 8. SEPTA (Philadelphie)

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

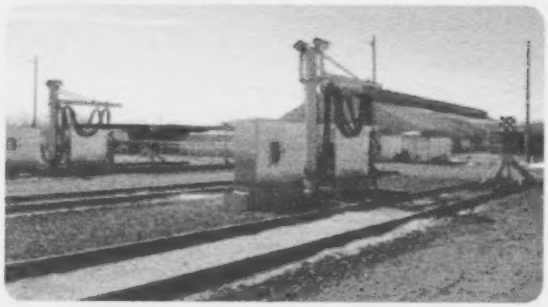
Les améliorations sur le réseau ferroviaire

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) réalise chaque année de nombreux projets d'amélioration ferroviaire qui visent principalement à compléter et à bonifier la fiabilité, la sécurité et la qualité du service offert sur l'ensemble de son réseau de trains de banlieue.

Ligne Candiac

GARAGE DELSON ▶ Lors de la mise en service de la ligne Candiac, en 2001, les rames de trains étaient garées sur le site de la gare Delson, sur une voie d'évitement appartenant au Canadien Pacifique (CP). Par la suite, l'AMT a loué temporairement à la société Goodfellow un site plus spacieux et qui était situé en retrait des résidences.

Afin d'assurer la fiabilité du service, une solution à long terme et mieux adaptée aux besoins d'inspection et d'entretien devait être mise en place. Un terrain a donc été acquis afin d'y aménager un garage de nuit permanent. Fonctionnel depuis octobre 2016, il permet d'y effectuer l'alimentation en carburant, les inspections réglementaires ainsi que le nettoyage des trains, en plus de sa fonction de garage de nuit.



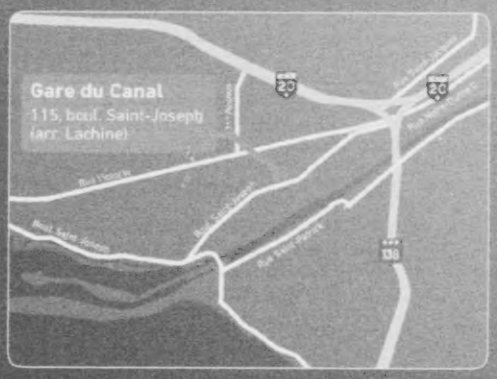
MOBILITÉ MONTRÉAL

GARE DU CANAL ▶ Mise en service en janvier 2017, la nouvelle gare du Canal est située dans l'est de l'arrondissement de Lachine, sur le tracé de la ligne Candiac. Aménagée de manière temporaire dans le cadre des mesures d'atténuation visant à réduire la congestion routière liée aux travaux de l'échangeur Turcot, elle permet de se rendre au centre-ville en moins de 20 minutes.

L'ajout de cette nouvelle gare sur la ligne Candiac a nécessité la mise à jour de l'horaire des trains de la ligne, incluant un nouvel arrimage des heures de passage des autobus et des taxibus qui transportent les clients aux gares de trains de banlieue.

LA GARE DU CANAL, EN BREF

- Stationnement en gravier d'environ 150 places
- 2 places de stationnement pour le covoiturage
- 1 centre d'information avec panneau à messages variables (PMV)
- 1 billetterie et 1 valideuse situées à l'entrée du site, près des escaliers
- 14 places à vélo (2017)

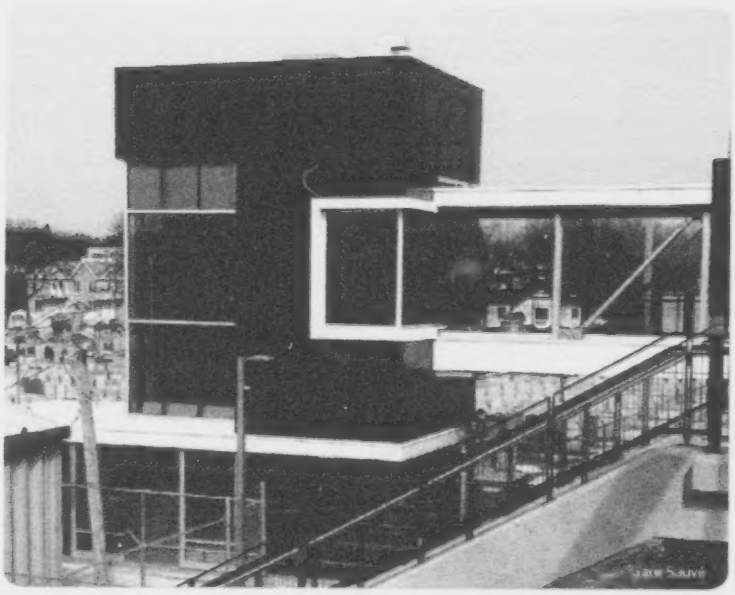


Ligne Mascouche

Ouverte au public en décembre 2014, la ligne Mascouche est celle qui a connu en 2016 la plus grande hausse de fréquentation, soit une croissance de **25 %** en un an.

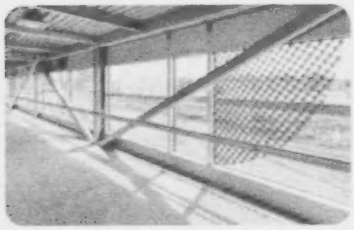
GARE SAUVÉ ▶ Cette gare accueille déjà la clientèle depuis juillet 2015, mais la réalisation de l'édicule avait dû être retardée en raison de problèmes de construction. Le site de l'édicule a donc été déplacé et un nouveau concept a été redessiné ; les travaux ont démarré en juin 2016 et la mise en service s'est faite en mars 2017. L'édicule est doté d'un ascenseur et d'un escalier extérieur, ce qui rend maintenant la gare accessible aux personnes à mobilité réduite, et offre un accès plus rapide au métro Sauvé par la rue de Port-Royal.

GARE POINTE-AUX-TREMBLES ▶ Un quai alternatif et un sentier d'évacuation d'une longueur de 650 m dans le Parc-Nature de la Pointe-aux-Prairies ont été aménagés au cours de l'automne et sont fonctionnels depuis la fin décembre 2016.



ART PUBLIC SUR LA LIGNE MASCOUCHE ▶ En 2016, des œuvres d'art présentes sur le tronçon montréalais de la ligne Mascouche ont fait leur entrée sur le site Web artpublicmontreal.ca. Rappelons qu'à titre d'organisme public, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) est tenue de consacrer 1 % du budget total de la construction d'un édifice ou d'un site public à l'intégration d'une œuvre d'art originale, conformément à la Politique d'intégration des arts à l'architecture.

Gare Ahuntsic
Sans titre, Sylvain Bouthillette (2016)

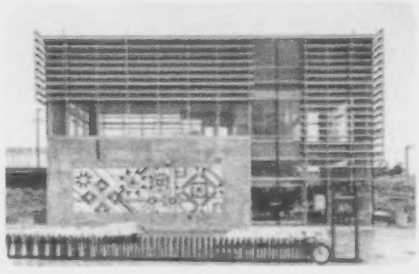


Gare Pointe-aux-Trembles
Le quatrième fantastique, Doyon-Rivest (2015)

Gare Saint-Léonard–Montréal-Nord
Flux, Sylvain Bouthillette (2014)

Gare Anjou
Entrain, Pierre Blanchette (2014)

Gare Repentigny
L'arbre de la gare, Nicolas Baier (2014)



Gare Saint-Michel–Montréal-Nord
Tissu urbain, Shelley Miller (2014)

Gare Mascouche
Confluence, Marc Dulude (2014)

Gare Rivière-des-Prairies
J'arrive, Gilles Mihalcean (2014)

Gare Terrebonne
Myriade, Patrick Coutu (2014)

Optimisation de l'exploitation des trains de banlieue

Avec la mise en service d'un centre de maintenance à la fine pointe de la technologie et la signature d'un tout nouveau contrat d'exploitation et d'entretien des trains de banlieue, tout est en place pour assurer une livraison optimale du service.

CONTRAT D'EXPLOITATION ET D'ENTRETIEN DES TRAINS DE BANLIEUE ▶ Depuis 1996, le Canadien Pacifique (CP) et le Canadien National (CN) fournissaient les services d'exploitation des trains de banlieue, mais les deux entreprises ont signifié depuis plusieurs années leur intention de cesser d'assurer l'exploitation des lignes de trains sur leurs réseaux respectifs. Par ailleurs, le contrat de maintenance du matériel roulant ferroviaire confié à Bombardier depuis 2010 prendra fin le 30 juin 2017. Dans ce contexte, un appel d'offres international a été lancé pour sélectionner un fournisseur capable d'offrir à la fois les services de maintenance et d'exploitation des trains. Un rigoureux processus d'approvisionnement a mené à octroyer le contrat à l'entreprise Bombardier Transport. La durée initiale du contrat sera de huit ans, avec une option de renouvellement de deux ans. Signé le 18 novembre 2016, il entrera en vigueur le 1er juillet 2017.

LA FLOTTE ACTUELLE, EN BREF

VOITURES : 30 rames

- **160** voitures de type 3000
- **22** voitures de type 2000
- **24** voitures de type 700
- **58** voitures de type MR90

LOCOMOTIVES : 41 unités

CENTRE DE MAINTENANCE LACHINE ▶ L'inauguration officielle du nouveau centre de maintenance Lachine, en mai 2016, a permis de souligner l'importance de cette infrastructure de pointe dans l'entretien des trains circulant sur les lignes Candiac, Saint-Jérôme et Vaudreuil-Hudson, en plus de répondre aux exigences opérationnelles reliées à ses activités. Le projet a reçu l'appui financier de PPP Canada et du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET). Ce centre permet d'effectuer, plus rapidement et de façon flexible, l'entretien complet des trains circulant sur les voies du CP.

LE CENTRE, EN BREF

- Une surface d'accueil de 14 hectares dans une zone industrielle de Lachine, pouvant accueillir 13 rames de trains
- Un atelier de service et d'inspection pouvant contenir une rame de 10 voitures plus deux locomotives
- Un atelier de réparations majeures comportant des équipements lourds comme un pont roulant, une table de découplage de 100 tonnes, des systèmes d'inspection automatisés, etc.
- Un lave-train automatisé effectuant le nettoyage externe d'une rame de trains en cinq minutes

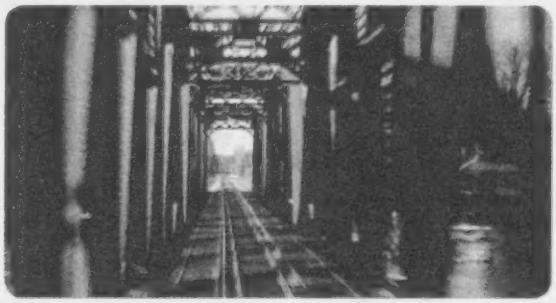
UNE ÉQUIPE VEILLE SUR LE RÉSEAU NUIT ET JOUR ▶ Le centre d'opérations et de surveillance (COS), à la fine pointe de la technologie, permet de suivre en tout temps le déplacement des trains de banlieue et d'assurer la sécurité du public. Des répartiteurs suivent les activités sur le réseau en temps réel et gèrent, lorsque nécessaire, toute perturbation. En lien constant avec les inspecteurs, les services d'urgence et les autres exploitants ferroviaires qui utilisent les voies, les responsables de l'exploitation des trains de banlieue coordonnent notamment les services alternatifs lors de perturbations de service.

En cas de perturbations majeures venant compromettre de façon prolongée la bonne marche des opérations sur le réseau, une cellule tactique vient s'ajouter à l'équipe opérationnelle pour déployer le Plan de continuité des affaires. Un protocole d'urgence a été conçu pour mettre en place des mesures de remplacement, comme le déploiement de services d'autobus, et assurer un retour à la normale des activités le plus rapide possible.

En photos : les trains de banlieue dans l'objectif de nos clients

L'AMT peut compter sur le talent de ses clients pour immortaliser en photo des points de vue inusités ou inspirants de ses véhicules et de son réseau de trains de banlieue. Voici une sélection des plus beaux clichés reçus de façon spontanée sur notre page Facebook. Merci à tous et continuez de nous envoyer vos belles photos !

Crédit photo : Francis Lachaine



Crédit photo : William Gamache

Crédit photo : Julia Farina Mazzone

Crédit photo : Martin Cirino

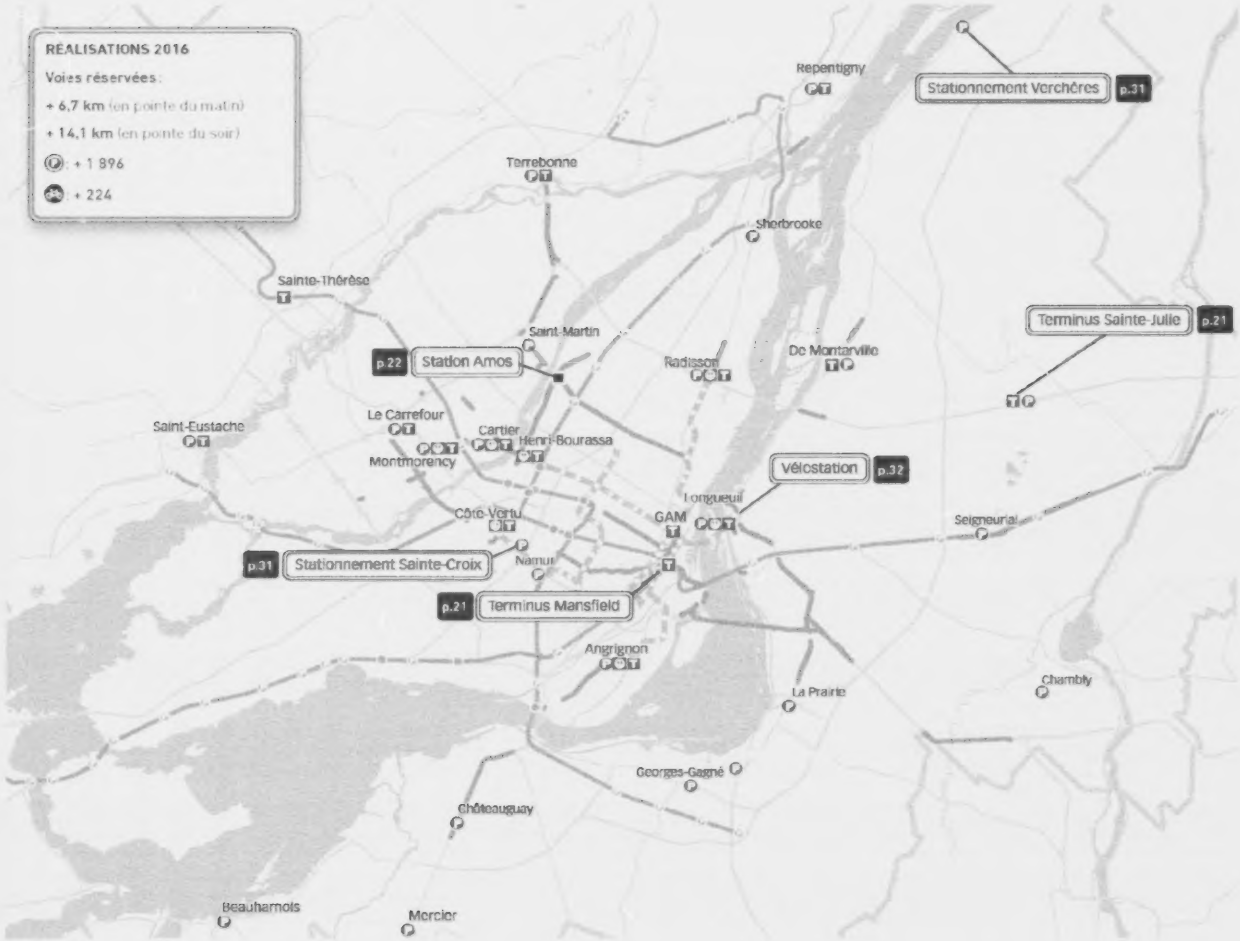
Crédit photo : William Gamache

Crédit photo : Yves Pierre jr. Bodin

Réseau de transport métropolitain par autobus

La carte du réseau

Réalisations et achalandage record en 2016



ACHALANDAGE ▶ La ligne d'autobus express métropolitain Chevrier 90 est en hausse de 5,0 %, pour un total de 1,6 million de déplacements[1].

1. Un déplacement représente un aller simple d'un passager.

Amélioration de la fluidité du transport par autobus

Grâce aux voies réservées et aux mesures préférentielles pour autobus, les clients du transport par autobus voient leur temps de parcours réduit et les partenaires circulant sur ces voies améliorent leurs conditions et leurs coûts d'opération.

PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DE VOIES RÉSERVÉES ET DE MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR LES AUTOBUS ▶

Grâce à l'aide financière du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) pour soutenir ce genre de projets dans la région métropolitaine de Montréal, le programme, lancé en 2013, a permis d'ajouter en quatre ans près de 32 km de voies réservées.

BILAN DU PROGRAMME 2013-2016

- Ajout de près de 32 km de voies réservées
- Implantation de mesures aux feux aux plus de 35 intersections sur près de 12 km du réseau routier

Projets réalisés en 2016

ÎLE DE MONTRÉAL

Mesures préférentielles pour bus – Axe Bonaventure (phase 1)

- Implantation d'une voie réservée en rive droite sur 1,4 km

RIVE-SUD DE MONTRÉAL

Voie réservée – Route 116
(entre Saint-Basile-le-Grand et Saint-Bruno-de-Montarville)

- Implantation d'une voie réservée en accotement de droite de 4,5 km (en service en pointe du soir) en direction est

Voie réservée – A-10
(entre l'A-30 et l'A-35)

- Implantation d'une voie réservée de 4,6 km (en service en pointe du soir) en direction est, entre le poste de pesée routière (situé en direction ouest) et la nouvelle bretelle de sortie vers le chemin Brunelle, en amont de la sortie vers l'A-35

Voie réservée – Boulevard Taschereau (R-134)
(entre Brossard et La Prairie)

- **Brossard :** Implantation d'une voie réservée sur l'accotement de droite du boul. Taschereau (emprise MTMDET) sur une distance globale de 2,5 km, entre la rue Mario et le chemin des Prairies dans les deux directions
- **La Prairie :** Élargissement de la chaussée en amont de l'intersection avenue du Golf et boul. Taschereau (R-134) pour ajouter une voie de virage à droite de 3,5 m vers le stationnement de l'AMT

RIVE-NORD DE MONTRÉAL

Mesures préférentielles pour bus – Boul. Notre-Dame à Laval

- Optimisation des feux de circulation grâce à l'implantation d'un système de détection des autobus (15 intersections) et ajout d'un nouveau feu de circulation
- Déplacement de 16 arrêts d'autobus en aval des intersections
- Implantation d'une voie d'évitement
- Ajout d'une voie réservée en direction est (150 m)

Feux prioritaires pour bus – Boul. De La Concorde à Laval

- Optimisation des feux de circulation grâce à l'implantation d'un système de détection des autobus (20 intersections)
- Déplacement de 21 arrêts d'autobus en aval des intersections

Voie réservée – Axe de l'autoroute Jean-Noël-Lavoie

- Implantation de tronçons de voie réservée (totalisant 0,6 km) et de mesures préférentielles pour les autobus sur une section de 19 km de l'A-440 en direction est et ouest, entre le boul. Industriel et la montée Saint-François (incluant la création de deux nouvelles bretelles exclusives aux autobus)

Voie réservée – Boul. Notre-Dame à Repentigny

- Élargissement de la chaussée et aménagement d'une voie réservée de 0,7 km (en service en heure de pointe du matin) à droite sur la rue Notre-Dame, en direction de Montréal, entre les boul. Iberville et Notre-Dame-des-Champs

Les ajouts de voies réservées en 2016 :

+ 6,7 km en pointe du matin

+ 14,1 km en pointe du soir

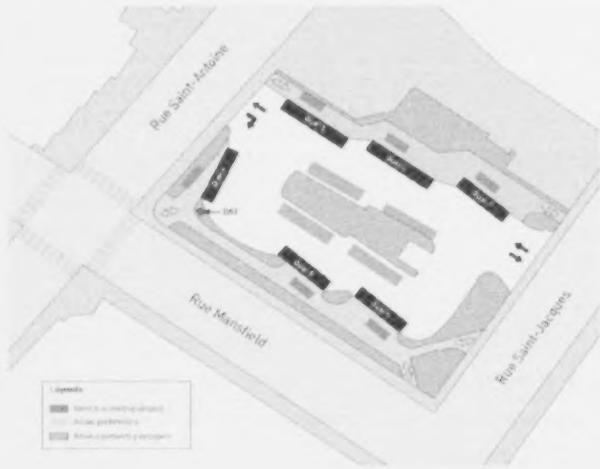
Consolidation du réseau de terminus

Le réseau de terminus métropolitains s'est enrichi en 2016 de deux nouveaux terminus : le terminus Mansfield et le terminus Sainte-Julie. Chacun à leur manière, ils contribueront à mieux répondre à la demande croissante de transport par autobus entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal.

MOBILITÉ MONTRÉAL

TERMINUS MANSFIELD ▶ En service depuis novembre 2016, le nouveau terminus Mansfield a permis d'augmenter la capacité d'accueil des autobus au centre-ville de Montréal et la sécurité des déplacements de la clientèle en provenance de la Rive-Sud. Situé entre les rues Saint-Antoine, Saint-Jacques et Mansfield et les voies ferrées du Canadien National (CN), le terminus peut accueillir quotidiennement plus de 4 000 clients et une soixantaine d'autobus de six Conseils intermunicipaux de transport (CIT) de la Rive-Sud.

En plus des six quais d'embarquement avec abribus, quatre aires de régulation permettent aux chauffeurs d'autobus d'attendre leur heure de départ dans un lieu adéquat, en évitant d'engorger les rues avoisinantes en y immobilisant des autobus. Les fins de semaine, le terminus est ouvert au public et exploité comme stationnement payant pour les automobiles.



TERMINUS SAINTE-JULIE ▶ Afin de répondre à la demande croissante du transport par autobus sur la Rive-Sud, l'AMT et la Ville de Sainte-Julie ont inauguré, en novembre 2016, un nouveau terminus, maintenant plus facile d'accès. Situé aux abords de l'autoroute 20, le stationnement, plus spacieux, compte 953 places, soit près du double de la capacité de l'ancien stationnement incitatif.

Le terminus Sainte-Julie comprend aussi six quais d'embarquement ainsi qu'une aire d'attente pouvant accueillir jusqu'à trois autobus.

SRB Pie-IX : un projet urbain intégré

L'implantation d'un service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX est un projet de transport collectif performant intégré à la reconstruction des infrastructures municipales et à la bonification du domaine public.

Réalisé conjointement par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la Ville de Montréal et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), le projet intégré SRB Pie-IX est mené en étroite collaboration avec leurs partenaires que sont la Ville de Laval, la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL), Urbis (Transport urbain Les Moulins) et les quatre arrondissements montréalais desservis.

UN PREMIER ARRÊT MIS EN SERVICE ▶ Un premier jalon bien concret du projet a été franchi avec l'aménagement d'un édicule de la future station Amos (direction sud), située à l'angle du boulevard Pie-IX et de la rue d'Amos. Accessible au public depuis octobre 2016 et desservie par les autobus de la STM, la station Amos sert de prototype pour l'aménagement des futures stations du SRB Pie-IX et la validation de la fonctionnalité, notamment la fluidité des déplacements, la sécurité et l'accessibilité universelle.

Spacieux et couvert, ce premier édicule est conçu pour accueillir une centaine de personnes. Il est divisé en trois zones distinctes : accueil, achat et validation des titres, et attente et embarquement dans l'autobus.

SRB PIE-IX, UN SERVICE D'AUTOBUS RAPIDE ET PERFORMANT ▶ En combinant des stations spacieuses dotées d'outils d'information à la clientèle (incluant l'affichage des prochains passages d'autobus), et des corridors dédiés et sécurisés pour les autobus, le SRB Pie-IX offrira un service d'autobus rapide, fiable, sécuritaire et entièrement accessible entre Laval et l'est de Montréal.

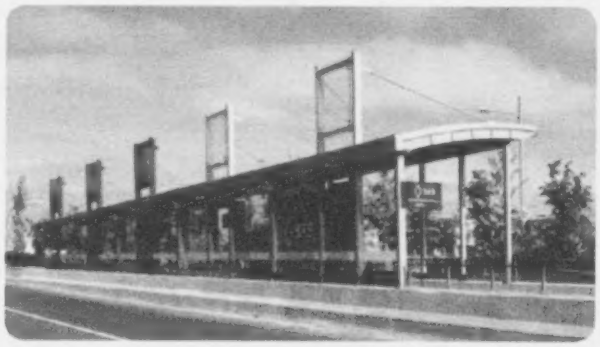
À terme, le tracé s'étendra sur 11 km de voies réservées et comptera 17 stations, du boulevard Saint-Martin, à Laval, jusqu'à la station de métro Pie-IX de la ligne verte, à la hauteur de l'avenue Pierre-De Coubertin, à Montréal. Dans un premier temps, le SRB Pie-IX permettra de desservir une clientèle représentant 70 000 déplacements quotidiens.

UN CONCEPT QUI MISE SUR LA SÉCURITÉ ▶ Le concept du projet implique l'amélioration de la sécurité des usagers, par le rétrécissement des voies induisant une réduction de la vitesse de circulation automobile, l'élimination complète des mouvements de virage à gauche non protégés par des feux et l'élargissement des passages pour piétons. L'installation de murets de béton avec garde-corps, de feux de circulation à décompte numérique et sonore, de boutons d'appel pour piétons et de dalles podotactiles contribuera également à assurer la sécurité des usagers à proximité des stations. Les stations seront principalement situées au centre du boulevard Pie-IX, dans un corridor dédié aux autobus qui circulent sur une voie colorée. De plus, les autobus circuleront toujours dans le même sens que la circulation automobile.

RECONSTRUCTION DU BOULEVARD PIE-IX ▶ La Ville de Montréal profitera des travaux du SRB Pie-IX pour mettre à niveau les réseaux d'eau et d'égouts, et reconstruire les infrastructures (fondation, chaussée, trottoirs, terre-pleins, réseaux techniques urbains). Le projet permet aussi de bonifier l'aménagement du domaine public, notamment en élargissant les trottoirs et le terre-plein central à certains endroits, en remplaçant le mobilier urbain et en verdissant le boulevard par l'ajout de plusieurs centaines d'arbres.

ÉCHÉANCIER DES TRAVAUX

- Plans et devis : printemps 2016 à automne 2017
- Approbations gouvernementales : automne 2017
- Appel d'offres pour construction : janvier à septembre 2018
- Début de la construction : automne 2018
- Mise en service : automne 2022



PROJET INTÉGRÉ SRB PIE-IX

Des mesures pour atténuer la congestion routière

Créé en 2011, Mobilité Montréal est un regroupement de partenaires et décideurs œuvrant dans le domaine des transports collectifs qui vise à atténuer, grâce à des actions concrètes, rapides et peu coûteuses, la congestion croissante induite entre autres par d'importants travaux routiers se faisant simultanément dans la région métropolitaine de Montréal. Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), en tant que partenaire majeur, prend en charge les coûts de ces mesures.

MOBILITÉ MONTRÉAL

Plus d'une quinzaine de mesures d'atténuation ont été réalisées en 2016 dans le cadre du programme de Mobilité Montréal.

STATIONNEMENTS

Lieux	Interventions	Places ajoutées	Mise en service
Sainte-Croix	Nouveau stationnement (détails p. 31)	330	Novembre 2016
Vercheres	Nouveau stationnement (détails p. 31)	63	Juin 2016
Châteauguay	Stationnement agrandi	124	Novembre 2016
Panama	Stationnement agrandi	549	Septembre 2016
Le Carrefour	Stationnement agrandi	166	Septembre 2016
Gare Sainte-Catherine	Stationnement agrandi	155	Juin 2016
Gare Vaudreuil	Stationnement agrandi	35	Juillet 2016

ÉQUIPEMENTS

Lieux	Interventions	Mise en service
Terminus Longueuil	Nouvelle vélostation, un abri sécurisé pour vélos (détails p. 32)	Avril 2016
Terminus Mansfield	Nouveau terminus (détails p. 21)	Novembre 2016
Gare du Canal	Aménagement temporaire (2016) (détails p. 14)	Janvier 2017
Gare Rosemère	Ajout d'un débarcadère (chemin de la Grande-Côte) et de supports à vélo Ajout d'un deuxième débarcadère (coin de la rue Jean)	Novembre 2016 Janvier 2017
Gare Sainte-Rose	Réfection des quais (travaux commencés en septembre 2016)	Printemps 2017
Voie reservée Autoroute Bonaventure	Construction de la phase 1 (1,4 km) Construction de la phase 2	Octobre 2016 Printemps 2017
23 sites	Ajout de 59 supports à vélo[1]	Juin à décembre 2016

1. Ne comprend pas les places de la vélostat on Longueuil et les ajouts à la gare Rosemère

MESURES TARIFAIRES (détails p. 34)

Offres	Interventions	2016
OPUS+ 2 mois gratuits	Campagne promotionnelle	Septembre à décembre
OPUS+ entreprise 2 mois gratuits	Campagne promotionnelle	Septembre à décembre (poursuite jusqu'en février 2017)
OPUS à l'essai	Campagne promotionnelle et intervention sur le terrain	Automne (relance planifiée au printemps 2017)
Offre famille	Communication aux abonnés	Septembre à décembre
Tarif fidélité	Communication aux abonnés	Novembre

Dépôt de la version finale du dossier d'opportunité au gouvernement du Québec

En novembre 2016, conformément à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, le dossier d'opportunité (DO) pour le prolongement de la ligne bleue du métro a été déposé en version finale au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET).

Ce dépôt de la version finale faisait suite à la présentation du DO initial en décembre 2015, en respect de l'échéancier prévu, ainsi qu'à la période de consultation habituelle des partenaires gouvernementaux (Société québécoise des infrastructures, MTMDET et Secrétariat du Conseil du trésor) qui ont eu l'opportunité d'en commenter le contenu et de demander l'ajout de certaines études complémentaires.

Une fois le DO autorisé par le Conseil des ministres, la prochaine étape est l'élaboration et le dépôt du dossier d'affaires (DA). Cette prochaine phase consiste notamment en la tenue de plusieurs études techniques et une planification détaillée de la gestion et de l'approvisionnement du projet.

Le gouvernement du Québec a confirmé son appui au projet du prolongement du métro dans le budget déposé le 28 mars 2017. C'est la future Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) qui obtiendra l'autorisation du gouvernement de poursuivre les prochaines étapes requises.

LE PROJET, EN BREF

PORTÉE :

- 5 nouvelles stations
- 5,8 km de tunnel
- Infrastructures d'entretien et de garage

BÉNÉFICES ANTICIPÉS :

- 25 600 usagers quotidiens
- 5 300 usagers en transfert modal
- 3 160 heures épargnées

Rappelons qu'en 2013, le gouvernement du Québec a donné l'autorisation à l'AMT de réaliser les études d'avant-projet nécessaires à la poursuite du projet de prolongement de la ligne bleue du métro ainsi que de poursuivre les études en matière de développement urbain et de financement innovant pour deux autres lignes à l'étude (orange et jaune), afin de mettre à jour la séquence de mise en œuvre.

Un réseau plus accessible

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) travaille en concertation avec ses partenaires afin d'améliorer l'accessibilité sur son réseau de trains de banlieue, dans ses gares et terminus, ainsi qu'au sein de ses systèmes d'information et de communication (site Web, affichage sur les sites, etc.), et ce, malgré les contraintes imposées par un réseau ferroviaire plus que centenaire dont elle n'est pas propriétaire.

Plan de développement de l'accessibilité du réseau de l'AMT 2016-2021

Le nouveau Plan de développement de l'accessibilité du réseau de l'AMT 2016-2021 vient encadrer l'objectif organisationnel visant à mieux répondre aux besoins d'accessibilité des clients vivant en situation de handicap ainsi que ceux ayant une mobilité réduite; il permet de faire un diagnostic ponctuel de l'état d'accessibilité des infrastructures et du matériel roulant et d'arrimer les efforts de l'AMT avec ceux du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et des partenaires. Le Plan de développement est le fruit de la collaboration de l'AMT avec ses partenaires: les Autorités organisatrices de transport (AOT) présentes sur son territoire, les Conseils intermunicipaux de transport (CIT), les municipalités, le milieu associatif ainsi que le MTMDET.

OBJECTIFS

- Faciliter les déplacements des usagers tout au long de leurs déplacements.
- Maintenir et améliorer l'accessibilité des infrastructures et du matériel roulant de l'AMT pour l'ensemble des usagers, et ce, en réduisant ou en éliminant les obstacles rencontrés dans leurs déplacements.
- Faire en sorte que les usagers aient accès aux systèmes d'information et d'orientation qui sont liés aux trains de banlieue et aux autobus métropolitains.
- Offrir à tous les usagers un accès aux informations sur l'emplacement des gares, terminus métropolitains et stationnements incitatifs.
- Assurer à l'ensemble de la clientèle un environnement sécuritaire dans les gares, terminus métropolitains et stationnements incitatifs.

Accessibilité de la ligne Mascouche: aménagement de rampes d'accès rabattables

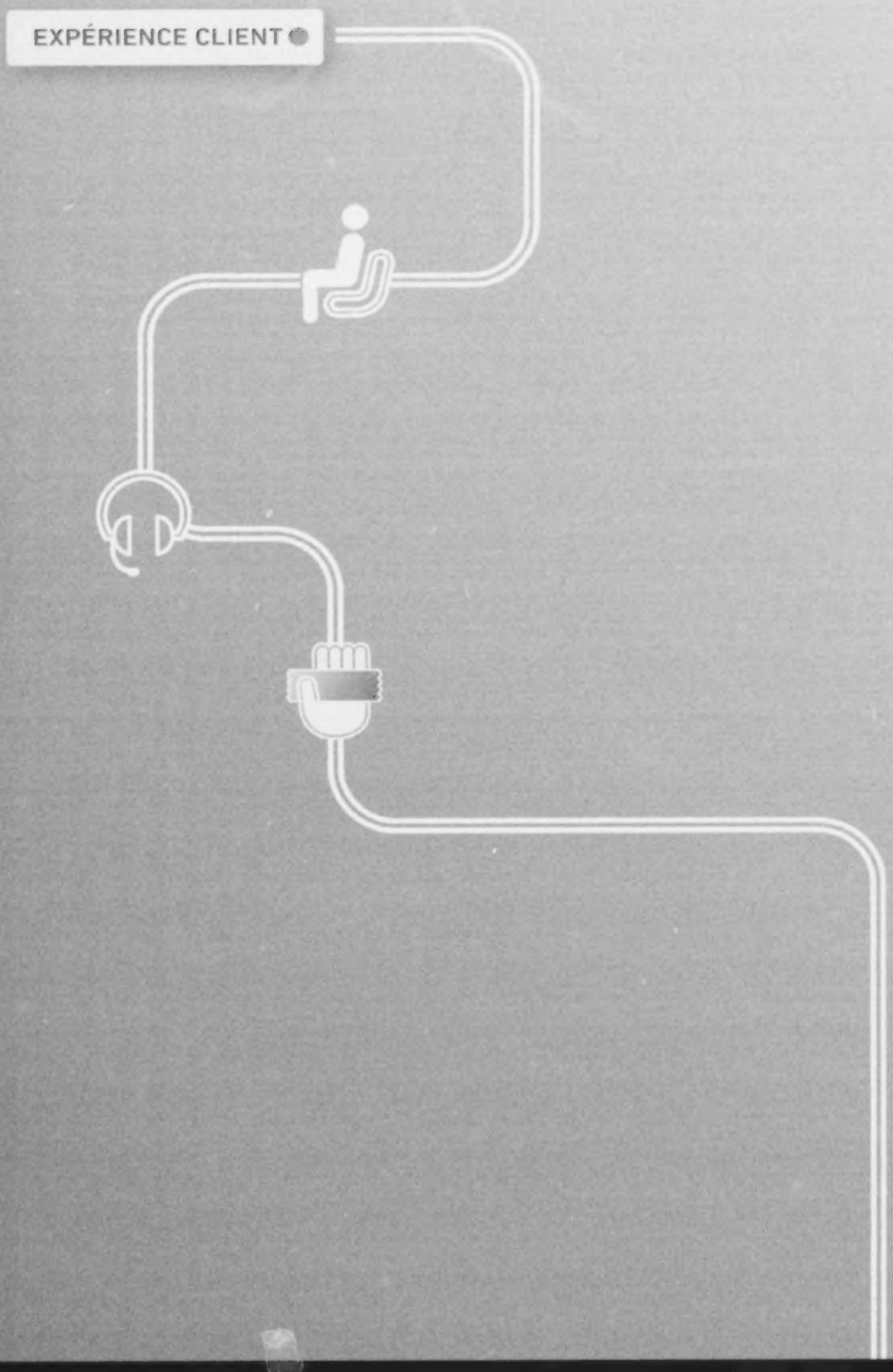
La clientèle à mobilité réduite peut désormais emprunter la ligne Mascouche grâce à l'installation d'un système unique de rampes d'accès rabattables. Cette étape vient compléter l'accessibilité des sept gares du tronçon montréalais de la ligne Mascouche (Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies, Anjou, Saint-Léonard–Montréal-Nord, Saint-Michel–Montréal-Nord, Sauvé et Ahuntsic), situées sur l'emprise ferroviaire du CN. En effet, ces gares sont dotées de quais bas qui nécessitent l'utilisation de rampes d'accès pour faciliter l'embarquement des personnes à mobilité réduite dans les voitures de trains.

Pour l'ensemble du projet du Train de l'Est, l'AMT a investi plus de 32M$ afin de développer des infrastructures (rampes et ascenseurs) qui soient accessibles aux personnes à mobilité réduite.

TRANSPORT ADAPTÉ: SOUTIEN FINANCIER DE L'AMT

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) offre chaque année une aide financière au déplacement métropolitain afin de maintenir l'intégration de l'offre de service en transport adapté. Dans le cadre du Programme d'aide métropolitaine au transport adapté, l'AMT contribue financièrement aux Services de transport adapté (STA) afin de favoriser l'intégration de leurs services à l'ensemble du réseau.

En 2016, l'aide financière que l'AMT a attribuée aux 12 STA situés sur son territoire a permis de soutenir près de 286 000 déplacements en transport adapté métropolitain, représentant une hausse de 7 % par rapport à 2015.


EXPÉRIENCE CLIENT

À votre service, 7 jours sur 7

Que ce soit au téléphone, par courriel ou directement sur le terrain, des équipes sont en poste tous les jours pour informer, guider et sécuriser la clientèle.

UNE ÉQUIPE À L'ÉCOUTE

7 jours sur 7, 363 jours par année
Une vingtaine d'agents dans le centre d'appels

En 2016 :

Près de 125 000 appels traités
Plus de 25 000 courriels traités
Plus de 1 000 questions et commentaires traités sur 6 comptes Twitter

DES ÉQUIPES ACTIVES SUR LE TERRAIN

Inspecteurs

- Une cinquantaine d'inspecteurs sillonnent le réseau, à bord des trains de banlieue, aux gares et aux terminus 7 jours sur 7

Gare Centrale et gare Lucien-L'Allier

En cas de perturbation de service, une procédure a été mise en place afin d'optimiser la chaîne de communication entre les différents intervenants. Les clients ont ainsi accès à une information à jour sur l'état du service.

UN SERVICE DE VENTE DE TITRES SUR TOUT LE RÉSEAU

- Une centaine d'employés
- 11 billetteries métropolitaines
- 95 distributrices automatiques de titres
- 17 bornes de rechargement
- 114 valideuses

À votre écoute

Les utilisateurs des trains de banlieue, du réseau d'autobus métropolitain et des billetteries sont les mieux placés pour évaluer la qualité du service et de l'expérience offerte sur le terrain. Le Conseil-client et l'évaluation réalisée par des clients-mystères sont deux façons pour l'Agence métropolitaine de transport (AMT) de demeurer à l'écoute et connectée à sa clientèle.

Conseil-client

Formé de 14 personnes recrutées parmi les clients réguliers de l'AMT, le Conseil-client est un lieu d'échange et d'interaction où les membres sont invités à partager leur expérience, à soumettre des idées et à discuter des projets de transport collectif. Chacune des six lignes de trains de banlieue ainsi que le service de l'autobus Express 90 Chevrier est représentée par deux clients.

Depuis sa création en 2012, ses membres ont contribué à la mise en place de plusieurs projets : Espace tranquillité, campagne de civisme, modification de points d'embarquement et de débarquement à certaines gares, clarté et séquençage des messages diffusés aux clients en cas de perturbations, etc.

En échange du temps consacré à leur tâche, les membres du Conseil-client se voient remettre un titre de transport valide pour deux ans, soit la durée de leur mandat.

En commençant par la gauche : Stéphane Beatty et Josée Beauchemin (ligne Mont-Saint-Hilaire) ; André Campeau (ligne Saint-Jérôme) ; Marieke Tremblay (présidente-directrice générale par intérim, AMT) ; Julie Dubeau (directrice principale – Sûreté et gestion des événements, AMT) ; Céline Vincent et Hélène Godbout (ligne Candiac) ; Josée Riendeau et Éric Menu (ligne Mascouche) ; Josée Daignault et Sébastien Arjona (Express 90 Chevrier) ; Morgan Dumas Steffel (coordonnateur communication et marketing, AMT) ; Lynne Gagnon (directrice marketing, AMT) ; Kristina Ramsay (ligne Vaudreuil-Hudson) ; Marcellin Nachin et Olivier Barbier (ligne Deux-Montagnes).

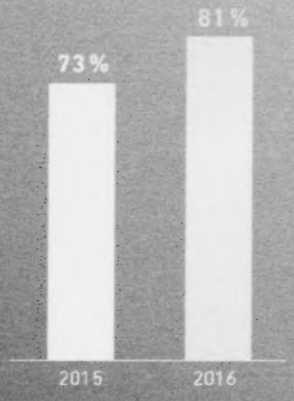
Clients-mystères

Depuis 2011, l'AMT recrute des clients-mystères afin de sonder la qualité de ses services. Ces clients, qui deviennent les yeux et les oreilles du réseau, évaluent, en toute confidentialité, la qualité du service et l'expérience à bord des trains de banlieue, de l'autobus Express 90 Chevrier, dans les billetteries métropolitaines et auprès du Service à la clientèle par téléphone. Ces données sont recueillies en toute neutralité par une entreprise externe, qui en assure la collecte et l'interprétation, de même que la gestion et la coordination des opérations.

QUESTION POSÉE AUX CLIENTS-MYSTÈRES :

« En fonction de votre expérience client et de la qualité du service offert par la billetterie, sur une échelle de 0 à 10, indiquez si vous recommanderiez les billetteries de l'AMT à des proches (parents, collègues, amis, etc.) »

Billetteries NPS[1]



Taux de performance globale

90 %	92 %
2015	2016

NPS : Net Promoter Score, norme de mesure de la satisfaction client. Il est généralement reconnu que tout résultat en haut de 50 % est considéré comme excellent.

Connexion-client : une vision renouvelée du service à la clientèle

En 2016, l'AMT s'est dotée d'une vision renouvelée et d'une approche innovante se déclinant en cinq grandes orientations. Connexion-client vise à guider le travail des employés de première ligne en contact direct avec la clientèle ; elle sera mise en œuvre en 2017 et inspirera le Réseau de transport métropolitain (RTM) à compter du 1er juin 2017.

Les **5 orientations stratégiques** de service à la clientèle :

1 COURTOIS

Assurer un service **courtois** en tout temps dans le but d'en faire un réflexe naturel

2 FACILITANT

Limiter l'impact des éléments négatifs dans les interactions humaines

3 CONSTANT ET UNIFORME

Appliquer de façon rigoureuse des **normes** communes de comportements, d'image et d'information à la clientèle

4 PROACTIF

Faire preuve de **proactivité** en tout temps

5 ENGAGÉ

Profiter des interactions humaines pour **relayer de l'information** à l'organisation

Une nouvelle identité visuelle pour incarner la vision auprès de la clientèle :

connexion client

Notre vision : Faire de chaque interaction humaine une expérience mémorable, un exemple d'excellence constant et uniforme, qui dépasse les attentes de la clientèle.

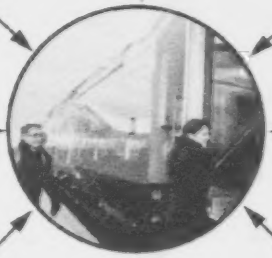
Communiquer l'état du service en tout temps

De nombreux outils numériques sont à la disposition des clients afin qu'ils puissent suivre en tout temps l'état du service.

Infolettres par courriel
Envois personnalisés aux abonnés de nouvelles sur l'AMT et de promotions ; utilisées aussi en cas de perturbations majeures comme l'annulation du service sur une ligne
Près de 245 000 abonnés (+ 33 %)
Plus de 2 millions de courriels consultés (+ 46 %)

Avis à la clientèle
Affichage aux gares, aux terminus et aux stationnements incitatifs utilisés surtout pour aviser la clientèle en cas de perturbations liées à des travaux, un changement d'horaire ou de configuration, ou pour l'informer de nouveaux services
Près de 140 avis publiés (+ 36 %)

Ligne état du service
Ligne automatisée diffusant les prochains départs de chacune des lignes de trains de banlieue
Près de 7 000 appels (- 15 %)



Page Facebook
Outil de dialogue et d'échange entre l'AMT et sa communauté, composée de clients et de passionnés du train
Plus de 16 500 abonnés (+ 19 %)
Plus de 20 000 interactions (+ 176 %)

AMT Chrono
Application mobile permettant aux clients de s'informer sur les horaires et l'état du service en temps réel
Plus de 57 000 utilisateurs actifs (- 3 %)

Site Web
Référence numérique en matière de planification des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal ; ajout d'une section Info-Perturbations informant la clientèle en cas de perturbations majeures du service
Près de 5,3 millions de visite (+ 13 %)

Comptes Twitter
Comptes dédiés à chaque ligne de train de banlieue et à la voie réservée du pont Champlain permettant de tenir les clients informés de l'état du service (lien vers la section Info-Perturbations du site Web)
Plus de 22 000 abonnés (+ 19 %)

Alerte-train via un compte Mon AMT
Service gratuit d'alerte de retard ou de perturbation de service envoyée par message texte et courriel
Près de 10 448 clients abonnés (+ 13,4 %)

OFFRE DE SERVICE

Des services améliorés en continu

Stationnements

Chaque année, de nouvelles places de stationnement sont aménagées pour répondre aux besoins croissants de la clientèle. Par contre, compte tenu du manque de terrains disponibles et des coûts élevés d'aménagement de nouveaux stationnements, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) doit aussi faire preuve d'ingéniosité et tenter de développer des solutions novatrices qui permettront, à l'intérieur du parc de stationnements actuel, d'augmenter sa capacité d'accueil.

Ajouts de places	+ 2 285
Ligne Vaudreuil-Hudson	+ 44
Ligne Mont-Saint-Hilaire	+ 18
Ligne Candiac	+ 155
Ligne Mascouche	+ 172
Stationnements (RTMA)	+ 1 896

Nouveaux espaces aménagés

MOBILITÉ MONTRÉAL

STATIONNEMENT SAINTE-CROIX ▶ Situé à l'angle des rues Sainte-Croix et Dion, dans l'arrondissement Saint-Laurent, ce stationnement de 330 places est desservi par une ligne de la Société de transport de Montréal (STM), qui assure la navette en dix minutes jusqu'à la station de métro Du Collège, en semaine, pendant les heures de pointe.

STATIONNEMENT VERCHÈRES ▶ Un stationnement d'une soixantaine de places a été aménagé dans un terrain situé sur la rue de l'Aqueduc, à l'arrière de l'ancien garage municipal. Pour faciliter les déplacements vers l'abribus près de la mairie, un escalier a été aménagé.

En 2016, **2 285 places** de stationnement additionnelles ont été aménagées sur le réseau. De ce nombre, **62 %** l'ont été avec l'aide financière de Mobilité Montréal.

Projets pilotes

SERVICE DE VOITURIER À LA GARE SAINT-LAMBERT ▶ Depuis décembre 2016, un service de voiturier est offert à la gare Saint-Lambert, sur la ligne Mont-Saint-Hilaire, afin de maximiser l'utilisation de l'espace dans le stationnement et d'accueillir les clients en plus grand nombre. À partir de 6 h, les jours de semaine (à l'exception des jours fériés), un préposé au stationnement dirige les clients vers une place libre. Lorsque la capacité maximale du stationnement est atteinte, il accompagne les automobilistes vers un espace où il leur est possible de se stationner. Les voitures sont ensuite déplacées dans la journée, au fur et à mesure que des places se libèrent, et ce, pour assurer la fluidité des véhicules en vue du retour à la maison. Cette initiative augmente la capacité du stationnement de 25 %.

Les projets pilotes permettent de tester de nouvelles solutions pour la clientèle et d'en recommander éventuellement le déploiement sur tout ou partie du réseau.

STATIONNEMENTS GARANTIS ▶ Lancé en 2014, le projet de service de places garanties dans cinq stationnements incitatifs s'est poursuivi en 2016. L'offre a cependant été ajustée aux besoins, passant de 784 à 673. Dans chacun des stationnements ciblés, des espaces tarifés peuvent être réservés sur une base mensuelle, le stationnement Cartier offrant aussi une tarification journalière.

Stationnements garantis	2015	2016
Gare Deux-Montagnes	249	249
Gare Roxboro-Pierrefonds	171	133
Gare Sainte-Thérèse	97	80
Terminus Cartier	127	127
Terminus Terrebonne	140	84

STATIONNEMENT DE NUIT ▶ Depuis le printemps 2016, les stationnements incitatifs sont disponibles aux usagers du transport collectif durant la nuit. Cette initiative répond à une demande de clients qui doivent se déplacer hors des horaires réguliers. Pour s'en prévaloir, il faut être un usager du transport collectif et enregistrer son véhicule au préalable sur le site Web de l'AMT, ceci dans le but de pouvoir contacter les clients en cas de travaux ou de déneigement. Une fois enregistré, le client dispose d'une période de 24 heures pour récupérer son véhicule. Le stationnement de nuit est disponible dans la grande majorité des stationnements des gares et terminus.

Projet reconduit

COVOITURAGE AMT ▶ Depuis 2006, un service de jumelage en ligne est disponible gratuitement pour les personnes à la recherche d'un ou de plusieurs covoitureurs pour se rendre à un stationnement incitatif, en fonction des lieux de départ et de destination, des heures de trajets ainsi que des préférences de chacun. En 2016, 552 places étaient réservées dans 58 stationnements du réseau pour ces usagers; 1 419 vignettes ont été émises, pour un total de 7 500 usagers inscrits. Les places sont accessibles selon le principe du « premier arrivé, premier servi ».

OFFRE DE SERVICE

Trains de banlieue

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) est toujours à la recherche de solutions permettant d'améliorer le service et l'expérience des clients qui voyagent chaque jour dans ses trains de banlieue.

Ligne Vaudreuil-Hudson

PLUS DE CONFORT POUR LES PASSAGERS ▶ Une campagne de sensibilisation a été menée dans le but d'inciter les passagers à se déplacer à l'intérieur du train pour prendre place dans les voitures moins achalandées. En effet, pour se trouver le plus près possible de la sortie à leur arrivée à la gare Lucien-L'Allier, les clients de la ligne Vaudreuil-Hudson sont nombreux à monter à l'avant du train alors qu'il y a généralement plus de places dans les autres voitures.

Parmi les répondants ayant vu la campagne, **15 %** ont dit avoir changé leur comportement.

Ligne Saint-Jérôme

TROIS TRAINS PROLONGÉS JUSQU'À LA GARE LUCIEN-L'ALLIER ▶ Depuis janvier 2016, tous les trains de la ligne Saint-Jérôme qui circulent en heure de pointe desservent la gare Lucien-L'Allier, au centre-ville de Montréal. Ce sont donc quotidiennement dix trains vers Montréal et dix trains vers Saint-Jérôme qui s'arrêtent à toutes les gares de la ligne. Ces prolongements de trajets sont possibles depuis l'ajout d'une troisième voie de circulation, inaugurée en 2015, dans le secteur situé entre les gares Montréal-Ouest et Lucien-L'Allier.

CHANGEMENT DE QUAI À LA GARE DE LA CONCORDE ▶ Depuis février 2016, l'embarquement et le débarquement se font sur le quai n°2 à la gare de la Concorde, ce qui rend plus rapide l'accès à la station de métro du même nom. Ce changement opérationnel, qui n'affecte pas l'horaire, a été proposé par le Conseil-client. Pour des raisons opérationnelles, la même modification s'applique à la gare Vimont.

Transport actif

La grande région métropolitaine de Montréal se classe maintenant parmi les villes les plus cyclables d'Amérique du Nord, et l'utilisation du vélo est en pleine croissance. En réponse à la demande croissante des utilisateurs, plus de 4 000 places pour les vélos sont mises à la disposition de la clientèle sur tout le territoire de la région métropolitaine, dans plusieurs gares, terminus et stationnements de l'AMT.

MOBILITÉ MONTRÉAL

VÉLOSTATION AU CAMPUS DE LONGUEUIL ▶ Depuis avril 2016, un abri sécurisé pouvant accueillir 80 vélos est disponible dans les locaux de l'Université de Sherbrooke adjacents au terminus Longueuil. Réservée aux abonnés OPUS+ et aux membres de la communauté universitaire du Campus de Longueuil de l'Université de Sherbrooke dûment inscrits, cette vélostation est le fruit d'un partenariat avec l'Université de Sherbrooke, la Ville de Longueuil et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET).

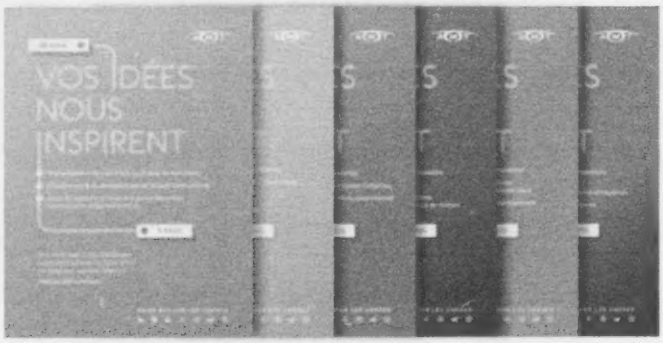
+525 places en 2016

Ligne Deux-Montagnes	+ 58
Ligne Vaudreuil-Hudson	+ 48
Ligne Saint-Jérôme	+ 130
Ligne Mont-Saint-Hilaire	+ 17
Ligne Candiac	+ 2
Ligne Mascouche	+ 46
Terminus	+ 97
Stationnements	+ 127

Des campagnes de promotion bien ciblées

Voici un aperçu des principales campagnes promotionnelles réalisées en 2016 auprès de la clientèle de l'AMT. Signe des temps, le volet numérique (communication par courriel et réseaux sociaux) prend de l'ampleur.

Les campagnes 2016 en images



Campagne bons coups : Communiquer les améliorations réalisées sur chacune des lignes de train.

RÉSULTAT ▶ Sur l'ensemble de la clientèle, une personne sur trois a noté une amélioration de service depuis octobre 2015, un ratio qui passe à une personne sur deux dans le cas de la ligne Saint-Jérôme, qui a connu les améliorations les plus importantes.

Campagne déménagement : Inviter les nouveaux résidents à faire l'essai du train.

RÉSULTAT ▶ Plus de 30 000 visites sur la page Web dédiée à la campagne.

Campagne sécurité : Rappeler à la clientèle de trains de banlieue et des terminus l'importance de respecter les consignes de sécurité.

RÉSULTAT ▶ 136 867 vues des capsules vidéo sur les réseaux sociaux de l'AMT.

Campagne hivernale : Faire connaître les mesures prises pour mieux affronter les conditions hivernales. Inciter les clients à utiliser les outils de planification pour faciliter leurs déplacements.

RÉSULTAT ▶ 28 104 vues des quatre animations sur Facebook.

Des offres tarifaires attrayantes

Les offres tarifaires régulières

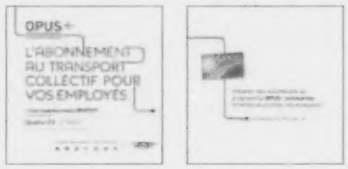
OPUS+ est un programme d'abonnement aux titres de transport métropolitains offert depuis plusieurs années par l'AMT et plusieurs partenaires : TRAIN, TRAM et titres locaux des autorités organisatrices de transport (AOT) de la région métropolitaine.

+ 5 %
en 2016

2015	2016
42834	45074

ABONNÉS

OPUS+ entreprise est un programme d'abonnement réservé aux employés des entreprises participantes. Ces entreprises sont invitées à bonifier les rabais offerts, ce qui encourage l'usage des transports collectifs pour les déplacements quotidiens vers les lieux de travail.



+ 32 %
en 2016

2015	2016
6832	9000

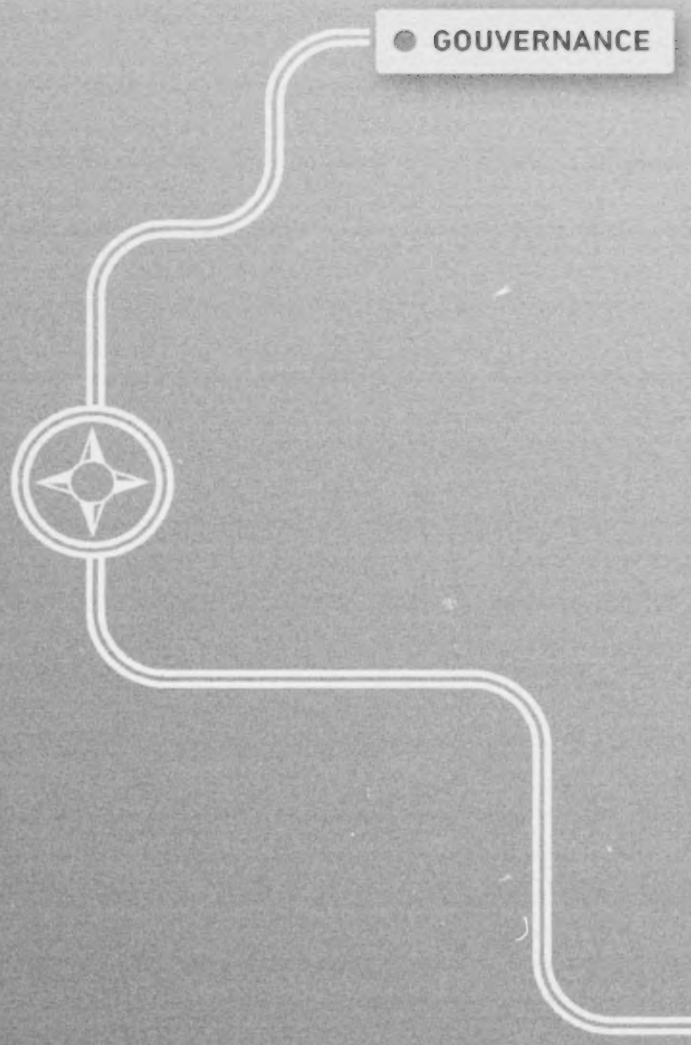
ABONNÉS

Les mesures d'atténuation tarifaires

MOBILITÉ MONTRÉAL

Dans le cadre de Mobilité Montréal, plusieurs promotions tarifaires ont été menées avec succès à titre de mesures d'atténuation à la congestion routière.

Offres	Interventions	2016-2017	
OPUS+ 2 mois gratuits	Campagne promotionnelle (affichage, radio, distribution aux distributrices automatiques de titres, panobus, etc.)	Septembre à décembre 2016	▶ Promotion 2016-2017 : **+ 8 237 abonnés** (2016 : + 4 225 abonnés)
OPUS+ entreprise 2 mois gratuits	Campagne promotionnelle conjointe AMT/STM, partenariats avec les centres de gestion de déplacements (salons et télémarketing)	Septembre à décembre 2016 (poursuite jusqu'en février 2017)	▶ Promotion 2016-2017 : **+ 2 141 abonnés** (2016 : + 472 abonnés)
OPUS à l'essai	Campagne promotionnelle (radio), interventions sur le terrain, suivi des inscriptions et envoi de 50 000 cartes OPUS	Automne 2016 (relance planifiée au printemps 2017)	
Offre famille	Communication aux abonnés	Septembre à décembre 2016	
Tarif fidélité	Communication aux abonnés	Novembre 2016	


GOUVERNANCE

La mission de l'AMT

Depuis le début de ses activités en 1996, l'AMT a pour mission de soutenir, exploiter, développer, coordonner et promouvoir les services de transport collectif dans le but d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Pour remplir ce rôle, elle bénéficie du statut de mandataire de l'État et relève du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec.

Mandats

En vertu de sa loi constitutive, l'AMT exerce les mandats suivants :

- Planifier, coordonner, intégrer et faire la promotion des services de transport collectif, en étroite collaboration avec ses partenaires
- Exploiter le réseau de trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus
- Contribuer à l'amélioration de l'efficacité des routes qui ont une vocation métropolitaine
- Planifier et construire tout prolongement du réseau de métro
- Participer au financement de l'exploitation des services des 14 organismes de transport de la région
- Soutenir financièrement les services de transport adapté (STA) participant au Programme d'aide métropolitaine au transport adapté
- Offrir aux partenaires son expertise et des outils qui répondent aux besoins divers en matière de financement et de gestion des déplacements

Territoire

Son territoire regroupe 83 municipalités et la réserve indienne de Kahnawake; il s'étend de Saint-Jérôme à Saint-Jean-Baptiste dans l'axe nord/sud et de Hudson à Contrecœur dans l'axe est/ouest.

Partenaires en transport collectif

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET)

14 organismes de transport œuvrant dans la région métropolitaine de Montréal :

- 3 sociétés de transport :
  - Réseau de transport de Longueuil (RTL)
  - Société de transport de Laval (STL)
  - Société de transport de Montréal (STM)
- 9 conseils intermunicipaux de transport (CIT) :
  - CIT Chambly-Richelieu-Carignan
  - CIT Haut-Saint-Laurent
  - CIT La Presqu'Île
  - CIT Laurentides
  - CIT Le Richelain
  - CIT Roussillon
  - CIT Sorel-Varennes
  - CIT du Sud-Ouest
  - CIT de la Vallée-du-Richelieu
- 1 conseil régional de transport (CRT) :
  - CRT de Lanaudière
- 1 municipalité qui organise seule ses services de transport collectif : Ville de Sainte-Julie

Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM)

12 Services de transport adapté (STA)

Partenaires municipaux

- 83 municipalités situées sur notre territoire et la réserve indienne de Kahnawake
- 12 municipalités régionales de comté (MRC)
- 2 conseils d'agglomération (Montréal et Longueuil)
- Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

Partenaires gouvernementaux

- Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec (MTMDET)
- Ministère des Finances du Québec (MFQ)
- Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec (MAMOT)
- Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec (MDDELCC)
- Secrétariat du Conseil du trésor du Québec
- Société québécoise des infrastructures (SQI)
- Transports Canada
- PPP Canada

Le conseil d'administration

Mandats

Le conseil d'administration a notamment pour mandat de superviser la gestion des affaires de l'organisation. La loi constitutive de l'AMT prévoit que son conseil est composé de sept membres. Le gouvernement du Québec désigne le président du conseil, également président-directeur général, ainsi que trois personnes issues du milieu socio-économique dont les mandats respectifs sont de quatre ans. Le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) désigne quant à lui trois personnes parmi ses membres, soit :

- un représentant de la Ville de Montréal (mandat de quatre ans)
- en alternance, un représentant de la Ville de Longueuil ou de la Ville de Laval (mandat de deux ans)
- en alternance, un représentant de toutes les autres municipalités de la couronne nord ou de la couronne sud de Montréal (mandat de deux ans)

Les administrateurs possèdent des profils professionnels diversifiés et mettent leurs connaissances et leurs compétences au profit du conseil et des deux comités du conseil, soit le comité d'audit et le comité de gestion des projets majeurs.

PRINCIPALES ACTIVITÉS ▶ Le conseil d'administration s'est réuni à 11 reprises en 2016. Il a octroyé le contrat pour l'exploitation des trains de banlieue et l'entretien du matériel roulant à compter du 1er juillet 2017; il a suivi la progression du programme de développement de voies réservées et de mesures préférentielles pour les autobus, des travaux de révision des processus de gestion de projet standardisée (GPS), du projet de prolongement de la ligne bleue du métro et du projet du SRB Pie-IX; il a adopté le plan de développement de l'accessibilité du réseau de l'AMT 2016-2021. Le conseil a aussi travaillé à cerner les impacts découlant de la réalisation éventuelle du projet de Réseau électrique métropolitain (REM) sur les activités relevant de l'AMT.

Marieke Tremblay
Présidente-directrice générale par intérim
Présidente du conseil d'administration
Nommée par décret le 6 juillet 2016, en remplacement de Paul Côté
Entrée en fonction le 11 juillet 2016

Robert Panet-Raymond
Professeur associé, Polytechnique Montréal
Président du comité d'audit
Membre du comité de gestion des projets majeurs
Nommé par décret le 30 octobre 2013

Jacinthe Charbonneau
Consultante indépendante, spécialisée en financement d'infrastructures et de services publics
Présidente du comité de gestion des projets majeurs
Membre du comité d'audit
Nommée par décret le 30 octobre 2013

Suzanne Lareau
Présidente-directrice générale, Vélo Québec
Membre du comité d'audit
Membre du comité de gestion des projets majeurs
Nommée par décret le 30 octobre 2013

Aref Salem
Membre du comité exécutif de la Ville de Montréal, responsable du transport, Conseiller de la Ville, district de Norman McLaren à Saint-Laurent
Nommé par la CMM le 22 janvier 2014

Guy Pilon
Maire de la Ville de Vaudreuil-Dorion
Président de la commission du transport de la CMM
Nommé par la CMM le 29 avril 2015, en remplacement de Paul Larocque

Stéphane Boyer
Membre du conseil de la Ville de Laval
Nommé par la CMM le 25 février 2016

Membres en date du 28 avril 2017

Le comité d'audit

Mandat et composition

Le comité d'audit a notamment pour mandat d'examiner l'information financière de l'AMT, dont les états financiers annuels, de s'assurer que soit mis en place un processus d'évaluation et de gestion des risques, et de veiller à ce que des mécanismes de contrôle interne soient mis en place et qu'ils soient adéquats et efficaces.

Ce comité est composé de trois membres du conseil, soit Robert Panet-Raymond (président), Jacinthe Charbonneau et Suzanne Lareau.

Principales activités

Au cours de l'année 2016, le comité d'audit s'est réuni à quatre reprises, ce qui lui a notamment permis de procéder à l'examen des états financiers 2015 avec la vice-présidence Administration et finances ainsi qu'avec des représentants du Vérificateur général du Québec et d'en recommander ensuite l'approbation au conseil.

Le comité a fait le suivi de la trésorerie et du financement de l'AMT, puis mené plusieurs activités avec la direction de l'Audit interne, dont les suivantes :

- Examen des rapports d'activités de l'audit interne découlant du plan d'audit interne 2016, notamment en matière d'évaluation des risques dans un contexte de transition
- Suivi de la mise en application par la direction des recommandations de l'audit interne
- Discussions périodiques à huis clos avec le directeur de l'Audit interne, en l'absence des membres de la direction

Le comité a fait rapport de ses activités au conseil après chacune de ses réunions.

Le comité de gestion des projets majeurs

Mandat et composition

Le comité de gestion des projets majeurs a principalement pour mandat d'examiner les projets majeurs sous la responsabilité de l'AMT et de faire des recommandations au conseil ainsi que d'évaluer les pratiques en place en matière de gestion de projets et de gestion de risques dans les projets. Ce comité est composé de trois membres du conseil, soit Jacinthe Charbonneau (présidente), Robert Panet-Raymond et Suzanne Lareau.

Principales activités

En 2016, compte tenu de la transition de l'AMT vers les nouvelles entités en vertu du projet de loi n° 76 et du fait qu'aucun nouveau projet majeur ne serait entamé dans ce contexte, ce comité ne s'est pas réuni. Ainsi, le conseil en entier a suivi, entre autres, la progression du projet de prolongement de la ligne bleue du métro, du projet du SRB Pie-IX et du projet de centre de maintenance Pointe-Saint-Charles.

Relevé des présences des administrateurs et membres des comités (au 31 décembre 2016)

Membres	Conseil d'administration		Comité d'audit		Comité de gestion des projets majeurs (CGPM)		Réunion conjointe du comité d'audit et du CGPM
	Séances régulières (9)	Séances extraordinaires (2)	Séances régulières (4)	Séances extraordinaires	Séances régulières	Séances extraordinaires	Séances régulières
Paul Côté[1]	5/5		2/2				
Marieke Tremblay[2]	4/4	2/2	2/2				
Jacinthe Charbonneau	9/9	1/2	4/4				
Suzanne Lareau	7/9	1/2	2/4				
Robert Panet-Raymond	8/9	1/2	4/4				
Axel Éclair	8/9	1/2					
Stéphanie Roger[3]	6/8	2/2					
Guy Pilon[4]	6/6	2/2					
Paul Lanoguette[5]	1/2						
Alain Dépatie[6]	1/1						

1. Paul Côté : fin de mandat le 19 juillet 2016. 2. Marieke Tremblay : début de mandat le 13 juillet 22 à 2. Stéphanie Roger : début de mandat le 25 février 2016.
4. Guy Pilon : début de mandat le 28 avril 2016. 5. Paul Lanoguette : fin de mandat le 02 avril 2016. 6. Alain Dépatie : fin de mandat le 25 février 2016.

L'équipe de direction

Marieke Tremblay

Présidente-directrice générale par intérim (depuis le 11 juillet 2016)
Vice-présidente, Communication et marketing

Assunta Di Lorenzo

Secrétaire générale et vice-présidente, Affaires corporatives, juridiques et immobilières, par intérim

Benoît Lavigne

Vice-président, Information stratégique et affaires métropolitaines, par intérim

Stéphane Lapierre

Vice-président, Opérations

Gilline Pageau

Vice-présidente, Planification et innovations

Tim Matinier

Vice-président, Ingénierie et construction

Rolland Morier

Vice-président, Administration et finances et trésorerie

Membres en date du 29 avril 2017

Accès aux documents et protection des renseignements personnels

L'AMT est assujettie à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (la « Loi »). En 2016, 80 demandes d'accès à l'information lui ont été adressées. La majorité des demandeurs voulaient obtenir des documents tels que des études ou rapports concernant divers projets de l'AMT. Le délai moyen de traitement des demandes d'accès a été de 17 jours.

Demandes	
Demandes acceptées en totalité	36
Demandes acceptées partiellement	6
Demandes refusées	16
Demandes pour lesquelles l'AMT ne détenait aucun document	16
Demandes ayant fait l'objet d'un retrait du demandeur	5
Demande ayant fait l'objet d'une demande de révision devant la Commission d'accès à l'information	1

La plupart des refus ont été motivés par la nature commerciale ou stratégique des documents demandés ou parce que ceux-ci constituaient des avis ou recommandations, notamment en référence aux articles 14, 23, 24, 37, 38 et 39 de la Loi. Il a été jugé que la divulgation de ces documents, compte tenu des informations qu'ils contenaient, pouvait entraîner des préjudices à la bonne marche des activités ou projets confiés à l'AMT.

Afin de faciliter l'accès à l'information, l'AMT indique la marche à suivre pour formuler une demande d'accès à un document via une adresse de messagerie courriel (accesinfo@amt.qc.ca), et diffuse plusieurs documents d'intérêt public sur son site amt.qc.ca. Ces documents concernent entre autres les programmes et services offerts à la clientèle.

En 2016, à la suite des recommandations du Comité d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels, l'AMT a mis à jour sa Politique sur l'accès aux documents et sur la protection des renseignements personnels et le conseil d'administration a adopté cette nouvelle version à sa séance du 17 juin 2016. De plus, le comité de direction de l'AMT a adopté, le 20 décembre 2016, la Directive en matière de protection des renseignements personnels dont l'objectif est d'informer et d'orienter les employés de l'AMT vers l'adoption de meilleures pratiques en matière de protection de renseignements personnels.

Éthique et déontologie

Entré en vigueur en 1996, le Code d'éthique et de déontologie des employés a été révisé au cours de l'année 2014. L'AMT accorde une grande importance à l'éthique et exige de ses employés le respect des règles les plus strictes en la matière. Respect, engagement, innovation, leadership et responsabilité sont les valeurs qui dictent la conduite des employés dans le cadre de l'accomplissement de leurs fonctions.

Politique linguistique

L'AMT collabore étroitement avec l'Office québécois de la langue française. En mars 2015, l'AMT a participé à la première rencontre du réseau des mandataires responsables de l'application de la Charte de la langue française et de la Politique linguistique gouvernementale au sein des ministères et organismes. En décembre 2015, elle a adopté une mise à jour de sa politique linguistique. En 2016, conformément aux recommandations du Comité permanent de la politique linguistique de l'AMT, cette politique linguistique révisée a été diffusée aux employés de l'AMT, de même que des recommandations en matière de rédaction linguistique.

Ligne de signalement (1 855-AMT-5477) – Depuis décembre 2012, une ligne téléphonique, gérée par une firme externe indépendante, permet le signalement de tout acte présumé de fraude ou d'irrégularité. Cette mesure a pour but de renforcer l'éthique au sein de l'AMT.

Ressources humaines

LOI SUR L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI ▶ En 2016, la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse a confirmé que le rapport d'application du Programme d'accès à l'égalité en emploi de l'AMT était conforme à l'article 20 de la loi. De ce fait, l'AMT a poursuivi l'application des pratiques et des activités liées, entre autres, à la dotation afin de mieux répondre aux obligations de la Loi. Pouvant ainsi faire une meilleure analyse de son organisation, elle est davantage en mesure de veiller au maintien de l'égalité en emploi.

EFFECTIFS ▶ En date du 31 décembre 2016, l'équipe de l'AMT était composée de l'équivalent de 422,6 employés à temps complet (ETC). Par ailleurs, à cette même date, le comité de direction était composé de la présidente-directrice générale par intérim (PDG) de l'AMT, de trois vice-présidents (VP) et de trois vice-présidents par intérim. La masse salariale des trois vice-présidents officiellement en poste était de 542 129,21 $ tandis que le salaire de la PDG était de 173 434,00 $.

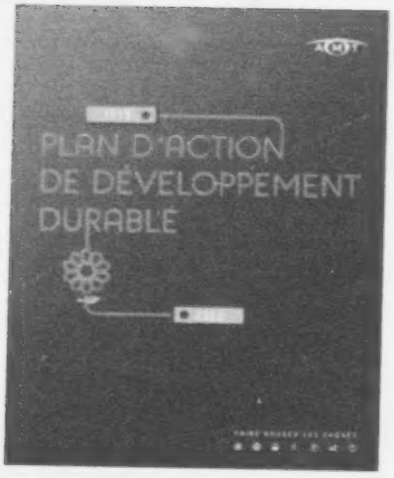
Catégories d'emplois	Nombre d'employés
Soutien/Administration	47,2
Techniciens	126,2
Professionnels	194,4
Chefs	20
Directeurs	28
VP/Exécutifs	6
PDG	1
TOTAL	**422,6**

LOI SUR LA GESTION ET LE CONTRÔLE DES EFFECTIFS ▶ Le gouvernement du Québec a adopté le 5 décembre 2014 la Loi sur la gestion et le contrôle des effectifs des ministères, des organismes et des réseaux du secteur public ainsi que des sociétés d'État (la « Loi »). Cette Loi a pour objectif de renforcer les mécanismes de gestion et de contrôle des effectifs des organismes publics, notamment par des mesures de planification de la main-d'œuvre ainsi que de contrôle des effectifs et des contrats de service.

Durant le dernier exercice, conformément à la Loi, l'AMT a adopté une directive sur la conclusion des contrats de services et l'a soumise au Conseil du trésor du Québec. Ainsi, en 2016, l'AMT a conclu 182 contrats de services de plus de 25 000,00 $, pour un total de 32 125 928,57 $. Trois de ces contrats, totalisant 106 150,00 $, ont été conclus avec des personnes physiques.

COMMUNICATIONS INTERNES ▶ Annoncé en avril 2015, le changement de gouvernance qui entraînera la création de deux nouvelles organisations de transport collectif a été l'un des sujets les plus discutés au sein de notre force de travail. À terme, ce changement aura un impact important sur les façons de faire et, plus près de nos employés, sur le rôle qu'ils occuperont et les responsabilités qu'ils assumeront dans un avenir rapproché. Tout au long de l'année 2016, l'AMT a mis en œuvre une diversité d'actions ayant pour but d'informer ses employés de l'avancement des travaux liés à la gouvernance et de les soutenir dans la gestion et l'apprivoisement de ce changement. Ainsi, la présidente-directrice générale de l'AMT et les membres du comité de direction ont été au cœur des actions visant à maintenir la mobilisation des employés, notamment par la bonification d'activités de reconnaissance des bons coups des différentes équipes, et des rencontres fréquentes avec le personnel des différentes directions. Au nombre des initiatives, on retrouve aussi des communications écrites en continu et des rencontres d'information récurrentes pour entretenir le dialogue avec nos employés, un soutien offert aux gestionnaires afin qu'ils puissent efficacement remplir leur rôle de communicateur auprès de leurs équipes ainsi que des ateliers thématiques touchant, entre autres, au changement de gouvernance lui-même, mais aussi aux bonnes pratiques en matière de gestion des préoccupations.

Transformer la mobilité : un engagement durable



Le Plan d'action de développement durable 2015-2020 de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) poursuit le travail engagé dans son premier plan adopté en 2009 et vient confirmer l'adhésion de l'AMT à la nouvelle Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020, adoptée par l'Assemblée nationale le 5 novembre 2015.

À l'aube de changements importants annoncés dans la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, le contenu de ce plan conserve toute sa pertinence. Forte de son expérience et de son expertise dans le domaine des transports collectifs urbains, et en prenant appui sur sa mission, l'AMT a construit un plan qui apporte une contribution importante à cette Stratégie gouvernementale, en particulier aux orientations portant sur la mobilité durable et sur le dynamisme des collectivités. Ce plan pourra servir de cadre de référence aux futurs organismes de planification et d'exploitation mis en place dans le contexte de la nouvelle gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Plus que jamais, les organismes de transport doivent se sentir interpellés au premier chef, et déployer des solutions de rechange à l'utilisation de la voiture en solo. Les options disponibles sont multiples, et avec les efforts des dernières années, de plus en plus efficaces et attrayantes : transports collectifs (trains de banlieue, autobus, métro, etc.), transports actifs (marche, vélo, etc.) ou encore transports partagés (covoiturage et auto en partage).

ACTIONS DE L'AMT
en lien avec la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015 » 20

ACTION 1 Proposer une offre de mobilité contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

ACTION 2 Soutenir l'amélioration de l'offre de transport électrique

ACTION 3 Contribuer à la conciliation entre mobilité et développement urbain durable

ACTION 4 Favoriser une mobilité inclusive

ACTION 5 Affirmer la démarche de responsabilité sociale de l'organisation

ACTION 6 Miser sur les effets bénéfiques du transport collectif

ACTION 7 Accroître l'efficacité énergétique des bâtiments et des infrastructures

ACTION 8 Adopter un plan de gestion environnementale des centres de maintenance

ACTION 9 Renforcer les pratiques de gestion écoresponsables

ACTION 10 Considérer les principes de développement durable dans les actions structurantes de l'organisation

ACTION 11 Contribuer au rayonnement culturel dans les secteurs desservis par l'AMT

Les indicateurs de performance 2016

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

ACHALANDAGE	QUOTIDIEN MOYEN		ANNUEL		%	DÉPARTS VERS MTL		DÉPARTS DE MTL		PONCTUALITÉ	
LIGNES	2015	2016	2015	2016	2016/15	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Deux-Montagnes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1,1%	25	25	[illegible]	[illegible]	96,3%	97,0%
Vaudreuil-Hudson	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	13	13	16	16	95,5%	94,2%
Saint-Jérôme	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	5,1%	13	13	13	13	97,3%	97,0%
Mont-Saint-Hilaire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	7	7	7	7	97,5%	[illegible]
Candiac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	3,0%	[illegible]	[illegible]	[illegible]	9	[illegible]	[illegible]
Mascouche	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	25,6%	8	[illegible]	8	8	95,7%	94,1%
TOTAL	80 100	83 700	18 824 300	19 508 000	3,6%	75	75	75	75	95,8%	96,3%

INFRASTRUCTURES	TRAJET (km)		GARES		STATIONNEMENTS		PLACES VOITURES		OCCUPATIONS (%)	
LIGNES	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Deux-Montagnes	29,9	29,9	12	12	8	8	5964	5964	90%	91%
Vaudreuil-Hudson	51,2	51,2	18	18	[illegible]	16	3237	3281	94%	[illegible]
Saint-Jérôme	62,8	62,8	10 (+3)[1]	10 (+3)[1]	7	7	3556	3556	[illegible]	[illegible]
Mont-Saint-Hilaire	34,9	34,9	8 (+1)[2]	8 (+1)[2]	8	8	3520	3538	75%	77%
Candiac	25,6	25,6	5 (+3)[1]	5 (+3)[1]	4	4	1468	1623	38%	49%
Mascouche	50,1	53,1	10 (+3)[3]	10 (+3)[3]	[illegible]	[illegible]	2953	3125	56%	65%
TOTAL	254,5	254,5	61	61	47	47	20 698	21 087	80%	82%

FINANCES	COÛTS D'EXPLOITATION ($)		RECETTES USAGERS ($)		AUTOFINANCEMENT (%)	
LIGNES	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Deux-Montagnes	[illegible]	41 759 467	[illegible]	22 545 000	55,51	[illegible]
Vaudreuil-Hudson	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saint-Jérôme	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	43,16	[illegible]
Mont-Saint-Hilaire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Candiac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mascouche	24 735 795	[illegible]	5 526 000	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL	158 616 814	167 319 094	65 932 000	69 206 000	41,57	41,36

1. Trois gares communes avec la ligne Vaudreuil-Hudson 2. Une gare commune avec la ligne Deux-Montagnes 3. Trois gares communes avec la ligne Deux-Montagnes
4. Données non auditées en date du 26 avril 2017

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

ACHALANDAGE	QUOTIDIEN MOYEN		ANNUEL		%
	2015	2016	2015	2016	2016/15
Express Chevrier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Voies réservées	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Terminus	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Stationnements	12 400	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

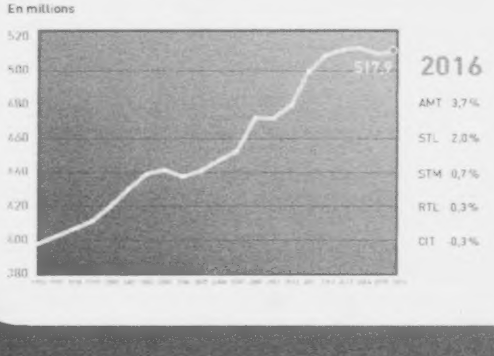
INFRASTRUCTURES	NOMBRE		KM		QUAIS		PLACES		OCCUPATION (%)	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Voies réservées	–	–	[illegible]	[illegible]			–		–	
Terminus	15	17			[illegible]	[illegible]			–	
Stationnements	29	[illegible]	–			–	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

FINANCES[1]	COÛTS D'EXPLOITATION ($)		RECETTES USAGERS ($)		AUTOFINANCEMENT (%)	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Express Chevrier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

COÛTS UNITAIRES ($)	/ PASSAGERS		/ VOITURE		/ PLACES ANNÉE		/ KM		/ QUAI		COÛTS ANNUELS ($)	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Voies réservées	0,10	0,11		–			[illegible]	[illegible]			[illegible]	[illegible]
Terminus	[illegible]	0,17							[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Stationnements			1,14	1,36	[illegible]	[illegible]		–			[illegible]	[illegible]

1. Données non auditées en date du 26 avril 2017

L'achalandage métropolitain en 2016



La région métropolitaine de Montréal a connu en 2016 une hausse globale d'achalandage (tous modes confondus) de 0,8 %. Cette hausse résulte en partie de la croissance de l'emploi dans la région et de la mise en place de différentes mesures d'atténuation afin de pallier les impacts des grands chantiers routiers.

Les équipements et infrastructures de l'AMT en 2016

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

EN BREF	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS						ACHALANDAGE (passagers train)	
		Stationnement 2016	$ (argent-payé) 2016	Covoiturage 2016	Borne électrique 2016	Vélo 2016	Automobile 2016	RÉSULTATS 2016	VARIATION 2016/2015
LIGNES									
Deux-Montagnes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Vaudreuil-Hudson	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saint-Jérôme	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mont-Saint-Hilaire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Candiac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mascouche	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
TOTAL	**61**	**47**	**462**	**297**	**22**	**2 800**	**21 087**	**19 508 000**	**3,6%**

EN DÉTAIL	STATIONNEMENTS INCITATIFS							ACHALANDAGE (montants/descendants)	
	Vélo 2016	Automobile 2016	$ (argent-payé) 2016	Covoiturage 2016	Borne électrique 2016	ACHALANDAGE 2016	TAUX D'OCCUPATION 2016	RÉSULTATS 2016	VARIATION 2016/2015
DEUX-MONTAGNES									
Deux-Montagnes	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Grand-Moulin	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sainte-Dorothée	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Île-Bigras	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Roxboro-Pierrefonds	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sunnybrooke	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bois-Franc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Du Ruisseau	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Montpellier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mont-Royal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Canora	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Gare Centrale	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SOUS-TOTAL	**579**	**5 964**	**382**	**185**	**8**	**1 379 100**	**91%**	**15 163 100**	**1,1%**
VAUDREUIL-HUDSON									
Hudson	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Vaudreuil	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dorion	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pincourt–Terrasse-Vaudreuil	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Île-Perrot	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sainte-Anne-de-Bellevue	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Baie-d'Urfé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Beaurepaire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Beaconsfield	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Cedar Park	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pointe-Claire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Valois	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pine Beach	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Dorval	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Lachine	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Montréal-Ouest	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Vendôme	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Lucien-L'Allier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SOUS-TOTAL	**726**	**3 281**	**–**	**18**	**–**	**703 000**	**86%**	**7 588 300**	**2,8%**
SAINT-JÉRÔME									
Saint-Jérôme	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Blainville	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sainte-Thérèse	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rosemère	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sainte-Rose	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Vimont	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
De la Concorde	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bois-de-Boulogne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Chabanel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Parc	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Montréal-Ouest	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Vendôme	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Lucien-L'Allier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SOUS-TOTAL	**472**	**3 556**	**80**	**27**	**8**	**790 900**	**88%**	**6 176 800**	**5,6%**
MONT-SAINT-HILAIRE									
Mont-Saint-Hilaire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
McMasterville	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saint-Basile-le-Grand	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saint-Bruno	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saint-Hubert	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saint-Lambert	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Gare Centrale	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SOUS-TOTAL	**422**	**3 538**	**–**	**24**	**6**	**689 600**	**77%**	**4 536 500**	**-1,4%**
CANDIAC									
Candiac	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Delson	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saint-Constant	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sainte-Catherine	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
LaSalle	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Montréal-Ouest	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Vendôme	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Lucien-L'Allier	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SOUS-TOTAL	**182**	**1 623**	**–**	**15**	**–**	**271 100**	**69%**	**2 251 200**	**3,0%**
MASCOUCHE									
Mascouche	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Terrebonne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Repentigny	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Pointe-aux-Trembles	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Rivière-des-Prairies	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Anjou	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saint-Léonard–Montréal-Nord	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Saint-Michel–Montréal-Nord	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Sauvé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ahuntsic	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Mont-Royal	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Canora	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Gare Centrale	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
SOUS-TOTAL	**419**	**3 125**	**–**	**28**	**–**	**492 600**	**65%**	**3 300 800**	**25,0%**
TOTAL	**2 800**	**21 087**	**462**	**297**	**22**	**4 326 300**	**82%**	**39 016 700**	**3,6%**

Stationnement — $ (argent-payé) — Covoiturage — Borne électrique — Vélo — Automobile

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

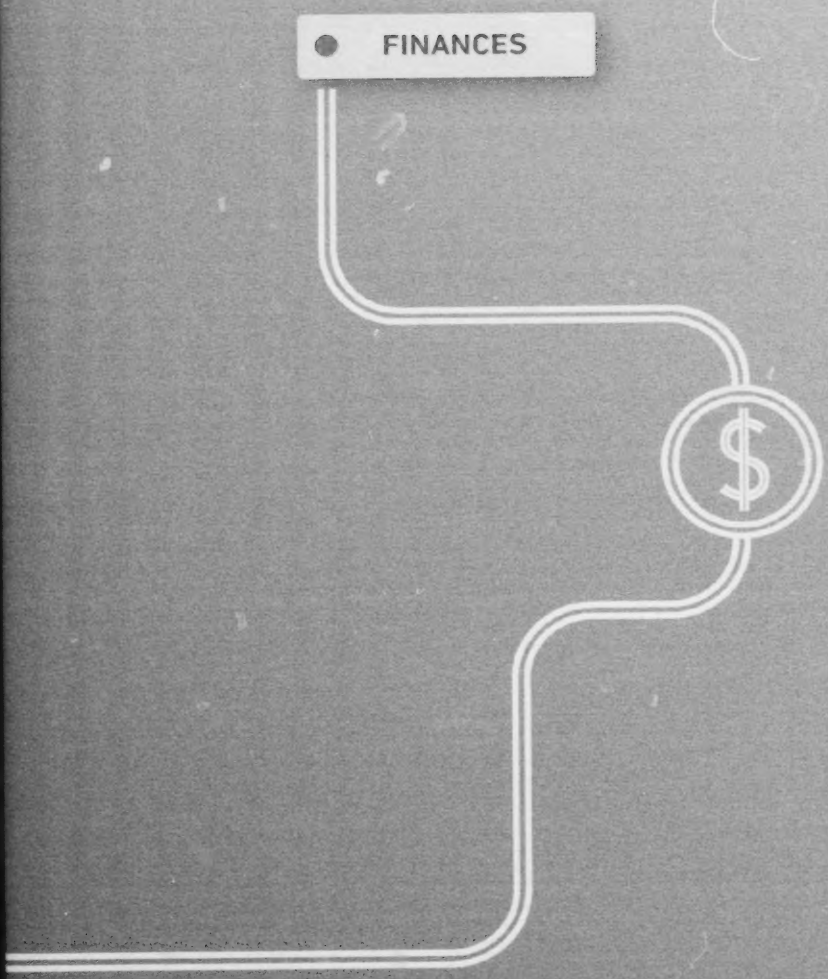
EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE (passagers autobus)	
		2016	2016	2016	2016	2016	RÉSULTATS 2016	VARIATION 2016/2015
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	3	1	13	2	74	2313	1601600	5,0%

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M-D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES 2016	RÉSULTATS 2016	VARIATION 2016/2015
Angrignon	4	25	6270100	1,7%
Cartier	2	23	3066300	–
Centre-ville	2	47	12765100	2,8%
Côte-Vertu	2	27	12614200	3,1%
De Montarville	2	10	264000	7,4%
Henri-Bourassa Sud	1	14	5153800	4,0%
Le Carrefour	2	17	470800	4,6%
Longueuil	1	74	11733900	6,2%
Mansfield[1]	4	9	139100	–
Montmorency	3	33	6692200	5,7%
Panama	5	41	2428200	3,9%
Radisson	4	38	4577900	2,3%
Repentigny	2	11	434600	10,7%
Saint-Eustache	1	8	512900	4,8%
Sainte-Julie[2]	1	16	198500	
Sainte-Thérèse	2	14	953400	0,2%
Terrebonne	2	20	2744300	2,6%
TOTAL		393	75466200	2,8%

AXES	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE MATIN	POINTE SOIR
A-10/P. Champlain/A. Bonaventure/CTV		18,7	17,9
[illegible]	–	0,3	4,9
A-20	–	1,4	1,4
A-25		4,4	4,7
Acadie Taschereau		0,4	0,4
[illegible]/Notre-Dame		1,3	1,6
Côte-des-Neiges	–	4,7	5,0
Henri-Bourassa		7,3	10,1
Le Carrefour/Côte-Vertu		4,3	4,8
Newman		2,9	2,7
Parc		3,5	3,3
Pie-IX	–	8,8	8,8
Pont Viau/Des Laurentides		2,4	1,4
Pont Victoria/Des Irlandais	–	0,2	0,1
R-116	–	5,1	5,9
R-125/Pie-IX (Laval)		0,2	0,9
R-132/Montbrun		1,5	
R-132/R-134		0,9	0,9
René-Lévesque/Notre-Dame		6,2	6,7
Saint-Charles/Riverside/Lafayette		1,3	0,4
A-30/R-132-138/Accès Mercier		6,5	0,1
Sherbrooke Est		2,9	3,1
Taschereau		14,5	14,4
TOTAL		106,6	101,2

STATIONNEMENTS INCITATIFS	PLACES						ACHALANDAGE AUTO	
	2016	2016	2016	2016	2016	TAUX D'OCCUPATION (%)	RÉSULTATS 2016	VARIATION 2016/2015
Angrignon	69	133	–	–	–	51%	107500	3,5%
Beauharnois	–	25	–		–	32%	3800	57,9%
Chevrier	74	2322	–	63	2	90%	540400	4,1%
Cartier	74	609	137	55	2	94%	143900	0,9%
Chomedey	59	588	–	50	2	98%	151100	21,1%
Châteauguay	65	624		5	2	92%	125000	6,7%
De Montarville	35	387		2	2	77%	75600	3,6%
Georges-Dor	87	420		9		97%	100100	3,5%
Halte (Luxembourg) Mirabel		147				93%	30500	43,2%
La Prairie	48	552	–	80	2	86%	131000	5,6%
Le Carrefour	27	389	–	7	–	89%	19400	1,0%
Longueuil	450	1650				71%	319300	1,5%
Mercier	–	39	–	–	–	66%	7700	1,3%
Montcalm-Candiac	37	853				100%	91400	43,9%
Montmorency	108	1317	–	39		97%	276500	8,5%
Namur	9	459	–	6		97%	107600	29,4%
Panama	166	1515		12		78%	285100	16,5%
Radisson	30	508	–	100	3	98%	131800	0,7%
Repentigny	36	291		2	2	48%	49700	2,7%
Seigneurial	46	175				55%	17400	8,7%
Saint-Eustache	46	28	–	2		81%	4100	7,9%
Sainte-Croix[3]	–	330	–	–	–	13%	1600	
Sainte-Julie	38	859	–	30	2	81%	104200	15,5%
Saint-Martin	–	794	–	–		9%	6400	-35,8%
Sherbrooke	–	250	–	2	–	32%	20500	-4,7%
Terrebonne	47	1388	84	10	3	70%	246100	9,6%
Vaudreuil[1]	–	65	–	–	–	6%	500	–
TOTAL	1711	16463	211	255	21	83%	3140300	7,4%
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA	4511	37550	673	552	43	82%	7466600	6,5%

1. Ouverture 31 octobre 2016 2. En service depuis novembre 2016 3. En service depuis juin 2016
Ajouts réalisés dans le cadre du Programme de mesures d'atténuation de la congestion


FINANCES
$

Faits saillants 2016

Après plus de 20 années d'existence et à l'aube de la plus grande transformation que connaîtront les transports collectifs dans la grande région de Montréal, l'AMT est fière de conclure ses activités sur une situation financière plus favorable, qui met en lumière les résultats obtenus par une gestion serrée et responsable des fonds publics.

Rappelons que le 1er juin prochain, deux organismes distincts créés pour gérer le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal prendront la relève de l'AMT : l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et le Réseau de transport métropolitain (RTM) (détails p. 8).

Parallèlement, l'annonce en avril 2016 du projet de Réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ), et surtout l'utilisation prévue de l'emprise ferroviaire de la ligne de trains de banlieue Deux-Montagnes, incluant le tunnel Mont-Royal, signifient que le réseau actuel de trains de banlieue de l'AMT connaîtra des changements, et que certains grands projets développés par l'AMT verront leur portée revue et modifiée. Le cas du centre de maintenance Pointe-Saint-Charles en est un bon exemple. En effet, dans un souci de saine gestion des fonds publics, les travaux de construction du centre ont été temporairement et partiellement suspendus afin d'intégrer les futurs besoins d'entretien du matériel roulant du projet de REM (détails p. 11).

Sur le plan financier, pour une deuxième année consécutive, le Fonds d'exploitation (FDE) de l'AMT enregistre un surplus à la fin de l'exercice (2016 : 5,1 M$). Par ailleurs, l'AMT a utilisé en 2016 un montant inférieur de subvention d'équilibre par rapport à celui de 2015. Rappelons que cette subvention est octroyée par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) pour combler le déficit anticipé de l'AMT. Ces deux éléments démontrent clairement que la situation financière est plus favorable qu'anticipé.

Le déficit du Fonds d'immobilisations (FDI) de 5,1 M$ (30,8 M$ si on exclut la compensation du MTMDET constatée en revenus pour 2016) rappelle cependant que, bien que l'AMT effectue une gestion de trésorerie serrée qui lui permet de respecter ses obligations financières, le sous financement réservé au développement des services et infrastructures de transport collectif de la région métropolitaine détériore année après année le solde du FDI. Comme le démontrent les résultats 2016, le FDI de l'AMT est saturé malgré les efforts de priorisation des développements en transport collectif.

Enfin, mentionnons qu'au cours de l'exercice financier 2016, l'AMT a revu la gestion de son réseau de trains de banlieue. À compter du 1er juillet 2017, Bombardier Transport assurera l'exploitation et l'entretien complets du réseau, ce qui améliorera l'efficience des opérations (détails p. 17).

Résultats

FONDS D'EXPLOITATION (FDE)

Revenus

Établis à 286,9 M$ en 2016, les revenus du FDE sont en hausse de 7,1 M$ par rapport à 2015. Cette hausse provient entre autres d'une augmentation de 3,3 M$ des revenus des trains de banlieue, principalement en raison de la maturation de la ligne Mascouche qui a généré une hausse de vente de 1,3 M$ et d'une augmentation moyenne des tarifs d'environ 2% qui a permis de constater environ 1,2 M$ de revenus supplémentaires. Pour leur part, les contributions municipales aux trains de banlieue ont connu une augmentation de 3,4 M$, directement reliée à la hausse des dépenses de trains de banlieue.

Quant aux remises gouvernementales, elles ont diminué de 1,1 M$ par rapport à l'exercice précédent, ce qui est majoritairement dû à la diminution de la taxe sur l'essence de 2,6 M$ combinée à l'augmentation du droit sur l'immatriculation de 1,5 M$. La diminution de la taxe sur l'essence provient des ajustements constatés par Revenu Québec par rapport à 2015.

En 2016, l'AMT a constaté en revenus une compensation financière du ministère des Finances du Québec (MFQ) de l'ordre de 3,6 M$ à la suite de la diminution de la valeur comptable, pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2015, de l'entreprise de gestion du terminus de la Gare d'autocars de Montréal. Une entente de compensation financière liait l'AMT et le MFQ pour une durée de trois ans, en lien avec l'acquisition par l'AMT de la Gare d'autocars de Montréal en juin 2013.

Charges

Établies à 281,8 M$ en 2016, les charges du FDE ont augmenté de 8,6 M$ par rapport à la même période l'an dernier.

La plus forte hausse provient des coûts attribuables aux trains de banlieue, établis à 8,7 M$. Cette hausse est entre autres attribuable à des coûts de transition vers un nouveau fournisseur pour la conduite des trains de banlieue. En effet, à compter du 1er juillet 2017, l'opération des trains et l'entretien de la flotte seront effectués par un fournisseur unique, générant ainsi des gains opérationnels et financiers importants au courant des prochaines années. La hausse est aussi justifiée par la première année complète d'exploitation du centre de maintenance Lachine. Ce centre de maintenance permet d'améliorer le niveau de service d'entretien du matériel roulant de l'AMT et de prolonger sa durée de vie utile, assurant ainsi à long terme la fiabilité de ces équipements. La base de coûts a aussi augmenté de l'indexation annuelle des contrats majeurs pour l'exploitation et l'entretien des trains de banlieue. Finalement, l'AMT a profité de la baisse du prix du carburant pour diminuer le coût d'exploitation des trains de banlieue, comparativement à l'année précédente.

FONDS D'IMMOBILISATIONS (FDI)

Revenus

Établis à 179,6 M$ en 2016, les revenus du FDI ont diminué de 38,1 M$ par rapport à l'exercice précédent. Tout d'abord, cette baisse est due aux virements des subventions reportées qui ont diminué de 28,9 M$ par rapport à 2015. Cette baisse est principalement occasionnée par l'impact du virement des revenus provenant d'une portion de la compensation du MTMDET pour combler le déficit de l'année 2016, contrairement à celle de 2015 qui comblait le déficit cumulé historique. Cette baisse est également expliquée par la majoration du taux de subvention du projet du Train de l'Est (ligne Mascouche) et d'ajustements reçus ponctuellement en 2015 relatifs à ce projet, en reconnaissance par le MTMDET de la subvention à 100 % des actifs. Cet événement vient ainsi expliquer la diminution par rapport à 2015 des virements des subventions reportées et des revenus d'intérêts subventionnés.

Charges

Établies à 184,7 M$ en 2016, les charges du FDI ont diminué de 38,4 M$ par rapport à 2015. Cette baisse des charges est principalement causée par la diminution de 23,5 M$ au niveau des études de faisabilité de divers projets. Le reste de la diminution est expliqué par des coûts non récurrents de 2015, comme la perte sur disposition d'immobilisations de 14,3 M$ qui avait été occasionnée majoritairement par le transfert du métro de Laval en 2015 et par la réhabilitation des sites contaminés passée en charge.

État de la situation financière

ACTIFS FINANCIERS

Les actifs financiers de l'AMT ont augmenté de 58,5 M$ par rapport à 2015. Cette variation s'explique par une augmentation de 84,5 M$ au niveau des créances, notamment due à la facturation des contributions municipales pour le train 2016 qui s'est effectuée au début de 2017, soit beaucoup plus tard qu'à l'habitude, à la suite de l'émission du décret gouvernemental. Il est aussi possible d'observer une diminution de 34,1 M$ des flux de trésorerie, due aux différentes activités de fonctionnement, d'acquisition et de financement ainsi qu'à une augmentation de 32,6 M$ des subventions à recevoir.

Subventions à recevoir

L'augmentation des subventions à recevoir est principalement expliquée par l'enregistrement de subventions du gouvernement fédéral en lien avec l'avancement des travaux des centres de maintenance, compensée par une diminution des remises du gouvernement à recevoir à la suite d'un changement dans les modalités de remboursement de la taxe sur l'essence.

PASSIFS

Les passifs affichent une hausse de 178,0 M$ par rapport à l'exercice 2015. Cette hausse est majoritairement expliquée par une hausse du solde de la dette à long terme de 118,3 M$, combinée à une hausse des subventions reportées de 82,2 M$ et une baisse des emprunts à court terme de 24,3 M$. Les fournisseurs et frais courus ont également augmenté de 8,6 M$, tandis que le solde du passif au titre de sites contaminés a diminué de 7,3 M$ par rapport à 2015.

Dettes à long terme

La dette à long terme a augmenté de 118,3 M$ par rapport à 2015, à la suite de l'avancement de travaux relatifs à l'entente de partenariat public-privé pour le centre de maintenance Pointe-Saint-Charles.

Subventions reportées

Les subventions reportées ont augmenté de 82,2 M$ par rapport à 2015. Ce regroupement augmente notamment en fonction des sommes reçues du MTMDET au courant de l'exercice et est réduit des sommes ayant respecté les modalités imposées par le gouvernement du Québec cédant dans le cadre du PAGTCP. Ainsi, les revenus constatés aux résultats correspondent aux sommes encaissées respectant les stipulations du programme du MTMDET. Le niveau d'encaissement des subventions est, quant à lui, directement lié aux caractéristiques des financements à long terme émis. À ceci s'ajoutent les subventions du gouvernement fédéral obtenues en cours d'exercice pour lesquelles les modalités imposées ne sont pas encore atteintes, ainsi que le solde de la compensation du MTMDET selon le décret 1027-2016.

ACTIFS NON FINANCIERS

Les actifs non financiers ont augmenté de 119,5 M$, presque exclusivement au niveau du regroupement d'immobilisations corporelles qui ont augmenté de 119,1 M$ à la suite des investissements dans les projets comme le centre de maintenance Pointe-Saint-Charles. Les charges payées d'avance ont diminué de 0,8 M$ alors que le stock de pièces de rechange des trains de banlieue a augmenté de 1,2 M$.

Réserve portant sur l'application du chapitre SP 3410 – paiements de transfert

Depuis le 1er janvier 2013, l'AMT applique la nouvelle norme comptable à l'égard des paiements de transfert du chapitre SP3410 – Paiements de transfert des Normes comptables canadiennes pour le secteur public. L'application s'est effectuée rétroactivement avec retraitement des soldes de l'exercice précédent.

Les paiements de transfert sont des transferts d'actifs monétaires ou d'immobilisations corporelles par un gouvernement à un particulier, à une organisation ou à un autre gouvernement, au titre desquels le gouvernement cédant ne reçoit directement aucun bien ou service en contrepartie, ne s'attend pas à être remboursé ultérieurement et ne s'attend pas à obtenir un rendement financier direct. En vertu du PAGTCP, l'AMT est bénéficiaire de subventions pour la réalisation de projets de développement des transports collectifs.

En tant qu'organisme relevant du gouvernement du Québec, l'AMT s'est conformée à la position gouvernementale prescrite dans la Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts. Cette position a fait l'objet de confirmations préalables par des firmes externes indépendantes. Le MFQ considère que seuls l'Assemblée nationale et le lieutenant-gouverneur peuvent autoriser une dépense. Les normes doivent donc nécessairement être interprétées comme impliquant que le transfert soit préalablement autorisé par le Parlement avant que le gouvernement, le cédant, puisse inscrire une dépense de transfert et le bénéficiaire, un revenu de transfert.

Dans ses états financiers, l'AMT n'a donc pas enregistré de montants à recevoir ni enregistré de subventions reportées en contrepartie, pour lesquels le MTMDET s'est engagé à verser des subventions. La note 14 – Dette à long terme fait état de ces remboursements en capital et intérêts qui seront assumés par le MTMDET.

La réserve a donc été reconduite pour l'exercice 2016.

Tarification

L'AMT est non seulement responsable de la tarification de ses titres de transport (titres TRAIN) mais est également responsable de la tarification des titres métropolitains (titres TRAM). Ces titres sont indexés chaque année en considérant l'indice des prix à la consommation (IPC). L'indexation des tarifs vise bien sûr à maintenir le ratio d'autofinancement sur les services offerts, mais l'AMT doit également considérer son impact sur l'utilisation des transports collectifs. En 2016, les tarifs des titres de transport ont été indexés de 2 %.

ÉTATS FINANCIERS

Exercice clos le
31 décembre 2016

État des résultats 55

État de l'excédent cumulé 56

État de la situation financière 57

État de la variation de la dette nette 58

État des flux de trésorerie 59

Notes complémentaires aux états financiers 60

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) ont été dressés par la direction, qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris des estimations et des jugements importants. Cette responsabilité comprend le choix de méthodes comptables appropriées qui respectent les Normes comptables canadiennes pour le secteur public. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel d'activités concordent avec l'information donnée dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables. L'AMT reconnaît qu'elle est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui la régissent.

Le conseil d'administration surveille la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il approuve les états financiers. Il est assisté dans ses responsabilités par le comité d'audit, dont les membres ne font pas partie de la direction. Ce comité rencontre la direction et le Vérificateur général du Québec, examine les états financiers, et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

Le Vérificateur général du Québec a procédé à l'audit des états financiers de l'AMT, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et son rapport de l'auditeur indépendant expose la nature et l'étendue de cet audit et l'expression de son opinion. Le Vérificateur général du Québec peut, sans aucune restriction, rencontrer le comité d'audit pour discuter de tout élément qui concerne son audit.

Marieke Tremblay
Présidente-directrice générale par intérim

Rolland Morier, FCPA, FCMA, MBA
Vice-président, Administration et finances et trésorier

Montréal, le 28 avril 2017

VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

À l'Assemblée nationale

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2016, l'état des résultats, l'état de l'excédent cumulé, l'état de la variation de la dette nette et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives inclus dans les notes complémentaires.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit assortie d'une réserve.

Fondement de l'opinion avec réserve

L'AMT n'a pas comptabilisé aux 31 décembre 2016 et 2015, à l'état de la situation financière, des subventions à recevoir du gouvernement du Québec concernant des immobilisations financées ou devant être financées par emprunts pour lesquelles des travaux ont été réalisés. Cette situation constitue une dérogation à la norme comptable sur les paiements de transfert (Normes comptables canadiennes pour le secteur public) qui prévoit la comptabilisation des subventions lorsqu'elles sont autorisées par le gouvernement à la suite de l'exercice de son pouvoir habilitant et que l'AMT a satisfait aux critères d'admissibilité. Cette dérogation m'a aussi conduite à exprimer une opinion d'audit modifiée concernant les états financiers de l'exercice précédent. Par ailleurs, l'article 1.1 de la *Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts* (RLRQ, chapitre S-37.01) énonce que la seule partie d'une subvention qui doit être comptabilisée est celle qui est exigible dans l'exercice de l'AMT et autorisée par le Parlement dans l'année financière du gouvernement. Étant donné la non-inscription de ces subventions à recevoir du gouvernement du Québec, comme le prescrit la loi, les ajustements suivants selon l'estimation établie sont nécessaires afin que les états financiers de l'AMT respectent les Normes comptables canadiennes pour le secteur public :

	Augmentation (Diminution) estimée (En milliers de dollars)	
	2016	**2015**
État de la situation financière		
Subventions à recevoir	1 216 481	1 221 840
Subventions reportées	1 139 679	1 159 714
Dette nette	(76 802)	(62 126)
Excédent cumulé	76 802	62 126
État des résultats		
Revenus d'intérêts subventionnés	(1 280)	(2 465)
Virement des subventions reportées	19 606	36 171
Contributions gouvernementales	(3 650)	907
Excédent de l'exercice	14 676	34 613

Ces ajustements sont également nécessaires pour le déficit de l'exercice et le solde du fonds d'immobilisation présentés dans les informations sectorielles (note 23).

Opinion avec réserve

À mon avis, à l'exception des incidences du problème décrit dans le paragraphe sur le fondement de l'opinion avec réserve, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'AMT au 31 décembre 2016, ainsi que des résultats de ses activités, de la variation de sa dette nette et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

Observation

J'attire l'attention sur la note 1 des états financiers qui fait état de l'abolition de l'AMT et son remplacement par deux organismes distincts à être créés, soit l'Autorité régionale de transport métropolitain et le Réseau de transport métropolitain. Mon opinion ne comporte pas de réserve à l'égard de ce point.

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur le vérificateur général* (RLRQ, chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis, les états financiers présentent fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs, la situation financière de l'AMT au 31 décembre 2016 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les conventions comptables qui sont énoncées dans la note 2 des états financiers et complétées, notamment, par l'article 1.1 de la *Loi concernant les subventions relatives au paiement en capital et intérêts des emprunts des organismes publics ou municipaux et certains autres transferts* (RLRQ, chapitre S-37.01).

Conformément aux exigences de la *Loi sur le vérificateur général* (RLRQ, chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis ces conventions ont été appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

La vérificatrice générale du Québec,

Guylaine Leclerc, FCPA auditrice, FCA

Guylaine Leclerc, FCPA auditrice, FCA

Québec, le 28 avril 2017

ÉTAT DES RÉSULTATS

de l'exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2016	2015
REVENUS		
Remises gouvernementales :		
Droit sur l'immatriculation	60 114	58 642
Taxe sur l'essence	47 473	50 073
Revenus provenant des usagers *(note 3)*	72 947	69 556
Contributions des municipalités et des organismes de transport *(note 4)*	125 217	118 801
Revenus d'intérêts subventionnés	41 935	57 318
Virement des subventions reportées *(note 15)*	80 000	108 894
Contributions gouvernementales *(note 5)*	26 603	20 903
Autres revenus	7 027	8 418
Revenus commerciaux	5 069	4 732
Gains de change	129	–
Gain sur rachats de placements *(note 10)*	33	159
	466 547	497 496
CHARGES		
Traitements et avantages sociaux	31 738	30 171
Biens et services	200 688	205 717
Paiements de transfert aux organismes de transport *(note 6)*	67 780	67 804
Intérêts et frais de financement		
Frais de financement à court terme	1 926	880
Intérêts sur la dette à long terme à la charge :		
de la société	18 276	15 480
du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET)	41 935	47 777
Amortissement des immobilisations corporelles *(note 16)*	99 092	98 272
Perte sur la radiation et cession d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	309	14 615
Coûts de réhabilitation de sites contaminés	98	8 145
Perte provenant d'une entreprise publique *(note 9)*	925	3 998
Autres	3 780	3 471
	466 547	496 330
EXCÉDENT DE L'EXERCICE	–	1 166

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE L'EXCÉDENT CUMULÉ

de l'exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2016	2015
EXCÉDENT (DÉFICIT) CUMULÉ AU DÉBUT DE L'EXERCICE	–	(1 166)
Excédent de l'exercice	–	1 166
EXCÉDENT CUMULÉ À LA FIN DE L'EXERCICE	–	–

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Au 31 décembre (en milliers de dollars)

	2016	2015
ACTIFS FINANCIERS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	85 129	119 211
Créances *(note 8)*	120 494	36 020
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	20 512	38 750
Participation dans une entreprise publique *(note 9)*	1 664	2 589
Placements *(note 10)*	17 366	22 727
Subventions à recevoir	72 650	40 022
	317 815	259 319
PASSIFS		
Emprunts à court terme *(note 11)*	70 360	94 689
Fournisseurs et frais courus *(note 12)*	181 442	172 762
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes *(note 13)*	10 830	11 691
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition *(note 14)*	16 783	15 453
Passif au titre de sites contaminés	3 046	10 278
Dette à long terme *(note 14)*	1 806 731	1 688 374
Subventions reportées *(note 15)*	296 164	214 055
	2 385 356	2 207 302
DETTE NETTE	(2 067 541)	(1 947 983)
ACTIFS NON FINANCIERS		
Charges payées d'avance	17 507	18 279
Pièces de rechange des trains de banlieue	20 291	19 096
Immobilisations corporelles *(note 16)*	2 029 743	1 910 608
	2 067 541	1 947 983
EXCÉDENT CUMULÉ	–	–

Obligations contractuelles (note 20)
Éventualités et événements postérieurs à la date des états financiers (note 21)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Marieke Tremblay

Marieke Tremblay
Présidente-directrice générale par intérim

Robert Panet-Raymond

Robert Panet-Raymond
Président – Comité d'audit

ÉTAT DE LA VARIATION DE LA DETTE NETTE

de l'exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2016	2015
Excédent de l'exercice	–	1 166
Variation des immobilisations corporelles		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(218 729)	(138 093)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	191	418 648
Amortissement des immobilisations corporelles	99 092	98 272
Perte sur la radiation et cession d'immobilisations corporelles	309	144 856
	(119 137)	523 683
Acquisitions de pièces de rechange des trains de banlieue	(8 039)	(10 680)
Consommation de pièces de rechange des trains de banlieue	6 846	8 321
Variation des charges payées d'avance	772	2 588
	(421)	229
VARIATION DE LA DETTE NETTE	(119 558)	525 078
DETTE NETTE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	(1 947 983)	(2 473 061)
DETTE NETTE À LA FIN DE L'EXERCICE	(2 067 541)	(1 947 983)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

de l'exercice clos le 31 décembre (en milliers de dollars)

	2016	2015
ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT		
Excédent de l'exercice	–	1 166
Éléments sans incidence sur les flux de trésorerie :		
Gain sur rachats de placements	(33)	(159)
Dévaluation des billets à terme adossés à des actifs	32	62
Amortissement des immobilisations corporelles	99 092	98 272
Amortissement des frais d'émission reportés	2 071	2 040
Perte sur la radiation et cession d'immobilisations corporelles	309	144 856
Perte sur la radiation et cession de subventions reportées	–	(130 241)
Virement des subventions reportées	(80 000)	(108 894)
Perte provenant d'une entreprise publique *(note 9)*	925	3 998
Gain provenant d'une transaction non monétaire	–	(820)
	22 396	10 280
Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement *(note 17)*	71 980	116 405
Flux de trésorerie liés aux activités de fonctionnement	94 376	126 685
ACTIVITÉS DE PLACEMENT		
Dispositions de billets à terme adossés à des actifs et flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	5 362	260
Flux de trésorerie liés aux activités de placement	5 362	260
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(105 249)	(173 992)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	191	247
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement en immobilisations	(105 058)	(173 745)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Augmentation des emprunts à court terme	126 462	195 697
Remboursement des emprunts à court terme	(150 790)	(165 601)
Augmentation de la dette à long terme	85 499	200 889
Remboursement de la dette à long terme	(89 971)	(92 937)
Augmentation de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	215	217
Remboursement de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition	(177)	–
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(28 762)	138 265
AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	(34 082)	91 465
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	119 211	27 746
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE	85 129	119 211

Les opérations sans effet sur la trésorerie comprennent l'acquisition et disposition d'immobilisations corporelles par contrats de locations acquisitions et contrats de financement par partenariat (note 16).

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2016

(Les montants sont en milliers de dollars.)

1. STATUT ET NATURE DES ACTIVITÉS

L'AMT est une personne morale de droit public, mandataire du gouvernement du Québec, créée en vertu de la *Loi sur l'Agence métropolitaine de transport*, (RLRQ, chapitre A-7.[02)] (ci-après appelée la Loi), qui a commencé ses activités le 1er janvier 1996.

En vertu de l'article 984 de la Loi sur les impôts (RLRQ, c. I-3) et de l'article 149 de la Loi de l'impôt sur le revenu (LRC, 1985, 5e suppl.), l'AMT n'est pas assujettie aux impôts sur le revenu.

Conformément à sa loi, l'AMT gère, exploite et finance notamment les services de trains de banlieue, les autobus express métropolitains et les équipements métropolitains. Elle planifie, réalise et exécute tout prolongement du réseau de métro.

Sur le plan financier, l'AMT soutient les organismes de transport de la région de Montréal et établit la tarification métropolitaine et les modalités de partage des recettes métropolitaines entre les organismes de transport. L'AMT exerce ses compétences régionales sur son territoire qui est constitué de celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la Ville de Saint-Jérôme et de la réserve indienne de Kahnawake.

Sa mission est d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. L'AMT utilise et entretient l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et est tributaire de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, (RLRQ, chapitre O-7.3), adoptée le 20 mai 2016, prévoit l'abolition de l'AMT et son remplacement par deux organismes distincts qui seront créés pour gérer le transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal soit : l'Autorité régionale de transport métropolitain (l'« ARTM ») et le Réseau de transport métropolitain (le « RTM »). Selon le décret 1025-2016 du gouvernement du Québec, ces nouvelles entités entreront en vigueur le 1er juin 2017 à la suite de l'abolition de l'AMT à cette même date.

La Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal confie à l'ARTM la planification des services de transport collectif sur l'ensemble de son territoire, ainsi que la compétence exclusive pour établir le cadre tarifaire du transport collectif applicable sur ce territoire. Quant au RTM, elle lui confie l'exploitation de services de transport collectif sur tout ou partie de son territoire de même que la compétence exclusive pour la desserte du territoire par des services de transport collectif par trains de banlieue.

2. PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

Aux fins de la présentation de ses états financiers, l'AMT utilise prioritairement le *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*. L'utilisation de toute autre source de principes comptables généralement reconnus est cohérente avec ce dernier.

À noter que les états financiers de l'AMT sont constitués de la somme des Fonds d'exploitation et Fonds d'immobilisations. Les principales méthodes sont les suivantes :

Fonds d'exploitation

L'AMT utilise un Fonds d'exploitation pour enregistrer les opérations liées aux activités d'exploitation et de coordination métropolitaine de l'AMT (note 23).

Fonds d'immobilisations

L'AMT utilise un Fonds d'immobilisations pour enregistrer les opérations liées au développement et à la gestion des investissements permanents du réseau de transport collectif métropolitain (note 23).

Utilisation d'estimations et Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les revenus et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels.

Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs éventuels et autres réclamations contre l'AMT, ainsi que la durée de vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables.

REVENUS

Revenus provenant des usagers

Les revenus tirés du transport des voyageurs qui utilisent les titres unitaires ou les carnets sont constatés au moment où les paiements ont lieu. Les revenus provenant de la vente de titres mensuels TRAM et TRAIN sont constatés en fonction de la période de validité des titres.

Contributions des municipalités et des organismes de transport

Les contributions des municipalités et des organismes de transport reçues sont comptabilisées à titre de revenus lorsqu'elles sont reçues ou à recevoir, si le montant à recevoir peut faire l'objet d'une estimation raisonnable et que sa réception est raisonnablement assurée.

Paiements de transfert

Les contributions et les subventions qui sont des paiements de transfert sont constatées en revenus lorsque le transfert est autorisé et que l'AMT a satisfait à tous les critères d'admissibilité, le cas échéant. Les paiements de transfert assortis de stipulations créant une obligation qui répond à la définition d'un passif pour l'AMT sont comptabilisés à titre de « Subventions reportées » à l'état de la situation financière lorsque le transfert est autorisé et que l'AMT a satisfait à tous les critères d'admissibilité, le cas échéant. Les subventions reportées sont virées aux résultats à mesure que les stipulations de transfert sont respectées.

CHARGES

Paiements de transfert

Les paiements de transfert se composent principalement des aides aux Autorités organisatrices de transport (AOT). Ils sont constatés en charges lorsqu'ils sont autorisés et que les bénéficiaires ont satisfait à tous les critères d'admissibilité.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La politique de l'AMT consiste à présenter dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie, l'encaisse, les découverts bancaires qui fluctuent entre le solde disponible et le découvert, les placements très liquides, qui ont des échéances de trois mois ou moins à compter de leur date d'acquisition et dont la valeur ne risque pas de changer de façon significative.

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2016

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Conversion de devises

Les éléments monétaires de l'état de la situation financière sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les éléments non monétaires de l'état de la situation financière ainsi que les revenus et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats de la période.

Placements

Les placements se composent de billets à terme adossés à des actifs et sont comptabilisés au coût d'acquisition. Lorsqu'un placement subit une moins-value durable, sa valeur comptable est réduite pour tenir compte de cette moins-value. Cette réduction est imputée directement aux résultats de l'exercice. Les revenus sont comptabilisés aux résultats lorsqu'ils sont gagnés. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

Participation dans une entreprise publique

La participation dans l'entreprise publique 9227-9702 Québec inc. est comptabilisée selon la méthode modifiée de comptabilisation à la valeur de consolidation. Selon cette méthode, la participation est enregistrée au coût, lequel est ajusté annuellement de la quote-part de l'AMT dans les résultats de cette entreprise. Cette méthode ne requiert aucune harmonisation des méthodes comptables de l'entreprise publique avec celles de l'AMT.

Passif au titre des sites contaminés

L'AMT comptabilise un passif au titre de l'assainissement des sites contaminés lorsque la contamination dépasse une norme environnementale existante, que l'entité gouvernementale soit est directement responsable, soit en accepte la responsabilité, qu'il est prévu que des avantages économiques futurs seront abandonnés et qu'il est possible de procéder à une estimation raisonnable du montant en cause. Le passif au titre des sites contaminés comprend les coûts estimatifs de la gestion et de la réhabilitation des sites contaminés. L'évaluation de ces coûts est établie à partir de la meilleure information disponible et est révisée annuellement.

Actifs non financiers

De par leur nature, les actifs non financiers sont généralement utilisés afin de rendre des services futurs.

Pièces de rechange des trains de banlieue

Les pièces de rechange des trains de banlieue comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Elles sont évaluées au moindre du coût moyen pondéré et de la valeur de réalisation nette dans le cas des pièces désuètes. La moins-value est imputée directement aux résultats de l'exercice et aucune reprise de valeur n'est constatée.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles, acquises du gouvernement du Québec au début de l'exploitation en 1996, ont été enregistrées à leur valeur comptable nette. Les acquisitions subséquentes sont enregistrées au coût. Lorsque des parties d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, elles sont comptabilisées comme des parties distinctes (composantes principales) des immobilisations corporelles. Le coût d'acquisition comprend les matériaux, la main-d'œuvre et les autres frais directement contributifs aux activités de construction. Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés. Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation. Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire et, pour certaines immobilisations corporelles, est calculé par composantes, à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Structure ferroviaire	10-50 ans
Bâtiments	7-75 ans
Infrastructures	10-30 ans
Équipements	5-15 ans
Matériel roulant ferroviaire	5-40 ans
Informatique et téléphonie	5-40 ans
Terrains	Aucun
Location-acquisition	10-63 ans
Actifs mis hors service	Aucun
Immobilisations en cours	Aucun

Dépréciation d'immobilisations

Lorsque la conjoncture indique qu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'AMT de fournir des services ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattachent à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur nette comptable, son coût est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Les moins-values nettes sur les immobilisations corporelles sont imputées aux résultats de l'exercice. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est constatée.

Entente de partenariat public-privé

Cette entente de partenariat public-privé se veut un contrat à long terme par lequel l'AMT s'associe avec un partenaire privé, avec financement de la part de ce dernier, à la conception, à la construction et à l'exploitation du bien. Le bâtiment et la dette correspondante s'y rattachant sont comptabilisées à l'état de la situation financière lorsque les risques et avantages sociaux à la propriété du bien relatif à cette entente sont transférés à l'AMT, et ce, au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Le coût du bâtiment découlant de cette entente correspond au moindre de la valeur actualisée des flux de trésorerie liés à cet actif et de sa juste valeur.

3. REVENUS PROVENANT DES USAGERS

Revenus nets de la vente de titres de transport TRAM

Les revenus nets de la vente de titres de transport TRAM proviennent des titres de transport métropolitain de l'AMT qui sont vendus par l'AMT ainsi que par les AOT et qui permettent à une personne d'utiliser des services de transport en commun offerts par plus d'une AOT. L'AMT, conformément à l'article 42 de la Loi, agit à titre de mandataire et partage avec les AOT les revenus nets provenant de la vente de titres de transport métropolitain, selon l'utilisation par les usagers de leur réseau de transport respectif.

La répartition des revenus provenant de la vente de titres de transport TRAM, nette d'une partie des revenus provenant du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains, se détaille comme suit :

	2016	2015
Société de transport de Montréal (STM)	**63 318**	62 095
Réseau de transport de Longueuil (RTL)	**22 240**	22 265
Société de transport de Laval (STL)	**13 277**	12 465
Conseils intermunicipaux de transport (CIT)	**14 721**	14 807
Conseil régional de transport de Lanaudière (CRT de Lanaudière)	**4 494**	4 430
Municipalités	**1 016**	1 017
	119 066	117 079

Ainsi, seule la portion de l'AMT aux revenus des trains de banlieue et des autobus express métropolitain est reflétée à l'état des résultats.

Détail des revenus provenant des usagers

	2016	2015
Revenus des trains de banlieue (A)	**69 206**	65 932
Revenus des autobus express métropolitains (B)	**3 741**	3 624
	72 947	69 556

(A) Trains de banlieue

Les revenus des trains de banlieue proviennent de la vente de titres TRAIN de 30 206 en 2016 (27 555 en 2015) et de la partie de la vente de titres de transport TRAM reliée aux trains de 39 000 en 2016 (38 377 en 2015).

Les revenus de trains de banlieue se détaillent comme suit :

	2016	2015
Deux-Montagnes	**22 545**	22 094
Vaudreuil-Hudson	**12 351**	11 906
Saint-Jérôme	**13 601**	12 771
Mont-Saint-Hilaire	**9 377**	9 426
Candiac	**4 372**	4 209
Mascouche	**6 960**	5 526
	69 206	65 932

(B) Autobus express métropolitains

L'AMT exploite un service d'autobus express métropolitains, soit l'Express Chevrier, entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville, situé sous le 1000, rue De La Gauchetière, à Montréal. Les revenus des autobus express métropolitains proviennent en partie de la vente de titres de transport TRAM de 1 605 en 2016 (1 593 en 2015) et de titres locaux de 2 136 en 2016 (2 031 en 2015).

4. CONTRIBUTIONS DES MUNICIPALITÉS ET DES ORGANISMES DE TRANSPORT

	2016	2015
Contributions municipales aux trains de banlieue (A)	**66 811**	63 440
Contributions municipales au Fonds d'immobilisations (B)	**50 272**	47 573
Contributions des organismes de transport aux équipements métropolitains	**7 993**	7 519
Contributions municipales aux autobus express métropolitains	**141**	269
	125 217	118 801

(A) Contributions municipales aux trains de banlieue

L'AMT répartit, conformément à la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson, entre les municipalités desservies par une ligne de trains de banlieue selon les trains-kilomètres desservant chaque tronçon.

L'AMT répartit, selon la Loi, une portion des coûts d'exploitation et de gestion des lignes de trains de banlieue Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire, Candiac et Mascouche entre les municipalités desservies par ces lignes de trains de banlieue, selon le nombre de départs de trains de banlieue, à chaque gare, pour chaque tronçon.

Les municipalités dont le territoire est desservi par un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée, au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, (RLRQ, chapitre F-2.1), établie pour l'exercice de référence ou toutes autres formules internes.

Les contributions municipales aux trains de banlieue se répartissent comme suit :

	2016	2015
Deux-Montagnes	**16 460**	15 920
Vaudreuil-Hudson	**13 848**	12 855
Saint-Jérôme	**12 728**	11 834
Mont-Saint-Hilaire	**9 275**	8 849
Candiac	**4 198**	4 087
Mascouche	**10 302**	9 895
	66 811	63 440

(B) Contributions municipales au Fonds d'immobilisations

Pour financer une partie des dépenses en immobilisations corporelles non subventionnées du Fonds d'immobilisations, les municipalités dont le territoire est compris dans celui de l'AMT doivent verser annuellement un montant représentant 1 ¢ par cent dollars de leur richesse foncière uniformisée au sens de l'article 261.1 de la *Loi sur la fiscalité municipale*, établie pour l'exercice de référence.

5. CONTRIBUTIONS GOUVERNEMENTALES

	2016	2015
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation (A)	**13 252**	8 459
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable (B)	**9 701**	9 701
Contributions du gouvernement du Québec à la perte de valeur comptable de la Gare d'autocars de Montréal (C)	**3 650**	2 743
	26 603	20 903

(A) Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation

L'AMT reçoit des subventions afin d'améliorer l'efficacité des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal à la suite des problèmes de congestion dans la région. Les mesures alternatives mises en place sont diverses, comme l'ajout de six départs sur la ligne de trains de banlieue Candiac, l'augmentation de la capacité dans plusieurs stationnements incitatifs de la région, diverses autres mesures d'atténuation améliorant la fluidité de même que des mesures tarifaires.

(B) Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable

Le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) a été mis en place en 2006 et reconduit en 2016. Le programme vise à soutenir les organismes de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de service en transport en commun, à favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif en région, à promouvoir des modes de transport alternatifs à l'automobile.

(C) Contributions du gouvernement du Québec à la perte de valeur comptable de la Gare d'autocars de Montréal

Pour les trois premières années d'exploitation, l'AMT bénéficie d'une garantie du gouvernement du Québec sur le financement de toute perte de valeur comptable que pourrait connaître la Gare d'autocars de Montréal.

6. PAIEMENTS DE TRANSFERT AUX ORGANISMES DE TRANSPORT

	2016	2015
Aide métropolitaine et dépenses afférentes (A)	**49 013**	48 793
Aide à l'intégration tarifaire (B)	**8 298**	8 649
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes (C)	**8 208**	8 245
Aide au transport adapté (D)	**2 261**	2 117
	67 780	67 804

(A) Aide métropolitaine et dépenses afférentes

L'AMT a attribué, selon des facteurs et des modalités qu'elle a établis, une aide financière aux AOT afin de compenser, en tout ou en partie, les coûts de leur apport au réseau de métro ou au réseau de transport métropolitain par autobus.

Le montant de l'aide métropolitaine se calcule comme suit :

- 0,20 $ par passager évalué selon le relevé des tourniquets du réseau de métro totalisant, en 2016, 39 746 (39 508 en 2015).
- 0,50 $ par passager qui accède aux services de transport métropolitain par autobus à un point d'embarquement situé sur le territoire de l'AMT, en pointe du matin et du soir, évalué à partir de trois relevés effectués au cours de l'année totalisant, en 2016, 8 597 (8 603 en 2015).
- une implantation progressive d'une nouvelle aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains : 0,50 $ par passager effectuant une correspondance avec le train à partir d'une ligne d'autobus en rabattement à une gare du réseau de trains de banlieue totalisant, en 2016, 670 (682 en 2015).

Le montant de l'aide métropolitaine se répartit comme suit :

	2016	2015
Métro :		
STM	39 746	39 508
Autobus :		
STM	3 751	3 804
RTL	2 403	2 326
STI	501	551
CIT	1 375	1 371
CRT de Lanaudière	446	438
Municipalités	121	113
	8 597	8 603
Aide au réseau d'autobus en rabattement aux trains :		
STM	231	230
RTL	29	29
STI	85	77
CIT	298	316
CRT de Lanaudière	27	30
	670	682
	49 013	48 793

(B) Aide à l'intégration tarifaire

En 2005, l'AMT a introduit une aide à l'intégration tarifaire. Cette aide métropolitaine vise à assurer, en tout ou en partie, à chaque AOT qui participe au système tarifaire métropolitain, une part des recettes métropolitaines au moins équivalente aux recettes tarifaires qui auraient été générées par leurs titres locaux, diminuées du rabais tarifaire métropolitain.

L'aide à l'intégration tarifaire se répartit comme suit :

	2016	2015
STM	2 984	3 436
RTL	583	566
STL	3 696	3 615
CIT	1 001	1 016
CRT de Lanaudière	34	15
Municipalités	–	1
	8 298	8 649

(C) Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes

En vertu du paragraphe 9 de l'alinéa 1 de l'article 35 de la Loi, l'AMT assume, depuis 1999, le rabais consenti aux titres de transport TRAM. Cette approche vise à compenser, en tout ou en partie, les AOT pour les rabais des tarifs réduit et étudiant consentis aux utilisateurs des titres de transport TRAM. Pour l'année 2016, l'AMT a fixé pour l'aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM, un montant de 8 208 pour les titres de transport TRAM des zones 1 à 8 (8 245 en 2015).

L'aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM se répartit comme suit :

	2016	2015
STM	3 942	3 882
RTL	1 688	1 770
STL	947	928
CIT	1 153	1 190
CRT de Lanaudière	374	374
Municipalités	104	101
	8 208	8 245

(D) Aide au transport adapté

L'AMT attribue une aide financière aux Services de transport adapté afin de soutenir et de favoriser l'intégration des services qu'ils offrent.

7. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

L'AMT a mis en place le 1er juillet 2007 un régime de retraite à cotisations déterminées pour tous les employés, selon leur admissibilité. La cotisation de base de l'employeur est fixée à 5 % du traitement de l'employé. L'employeur verse également des cotisations supplémentaires de 50 % des cotisations volontaires des employés, jusqu'à un maximum de 3 % de cotisations supplémentaires qui sont imputées aux résultats de l'exercice. Les cotisations de l'AMT aux résultats de l'exercice s'élèvent à 1 741 (1 718 en 2015). Les vacances à payer sont comptabilisées dans le poste Fournisseurs et frais courus à la note 12.

8. CRÉANCES

	2016	2015
Comptes clients des municipalités	55 526	2 200
À recevoir du MTMDET	32 066	21 081
À recevoir du Secrétariat du Conseil du trésor (SCT)	900	900
Comptes clients des AOT	21 579	1 999
Taxes à recevoir	8 631	7 521
Autres comptes clients	1 792	2 372
Provision pour mauvaises créances	–	(53)
	120 494	36 020

9. PARTICIPATION DANS UNE ENTREPRISE PUBLIQUE

	Prêts et avances	Valeur de consolidation	2016	2015
9227-9702 Québec inc.	23 900	(22 236)	1 664	2 589

Les avances à la filiale portent intérêt au taux de base des prêts aux entreprises diminué de 1,75%.

Sommaire des états financiers de 9227-9702 Québec inc. au 31 décembre 2016

BILAN

	2016	2015
ACTIF	3 471	4 090
PASSIF	25 707	25 401
CAPITAUX PROPRES	(22 236)	(21 311)

ÉTAT DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

	2016	2015
PRODUITS	6 267	7 025
CHARGES	7 192	7 373
PERTE D'EXPLOITATION	(925)	(348)
RÉDUCTION DE VALEUR POUR DÉPRÉCIATION DES ACTIFS INCORPORELS*	–	(3 650)
PERTE NETTE	(925)	(3 998)

* Une charge de réduction de valeur pour dépréciation de 3 650 en 2015 a été comptabilisée à la suite d'une évaluation externe de la valeur recouvrable de 9227-9702 Québec inc.

Au 31 décembre 2015, le calcul du test de dépréciation pour les actifs incorporels a été effectué en fonction de la valeur d'utilité, déterminée selon la méthode de l'actif net redressé. Ce calcul reflète les hypothèses que des intervenants du marché utiliseraient pour fixer une valeur pour les actifs nets de l'unité génératrice de trésorerie.

9227-9702 Québec inc. s'est engagé par bail jusqu'en 2031 pour la location d'une bâtisse. Le solde des obligations contractuelles s'établit à 28 342 (30 058 en 2015).

Les paiements minimaux exigibles au cours des cinq prochains exercices se détaillent comme suit :

2017	1 900
2018	1 900
2019	1 900
2020	1 900
2021	1 900
2022 et suivantes	18 842
	28 342

10. PLACEMENTS

Les placements se composent de billets à termes adossés à des actifs (BTAA). Ces titres constituent des créances adossées à une variété d'instruments financiers. Les actifs sous-jacents, tels que les créances hypothécaires résidentielles ou commerciales, ou l'exposition aux risques, telle que les trocs de défaillance de crédit, ainsi que certains autres actifs sont acquis par un conduit au moyen de divers types d'opérations, comprenant notamment l'émission de papier commercial ou de billets à terme.

Au 31 décembre 2016, l'AMT détient les titres suivants :

				2016	2015
	Date d'échéance	Valeur nominale	Moins-value cumulative	Valeur comptable nette	
VAC II					
Billets A-1	15 juillet 2056	8 610	–	8 610	13 922
Billets A-2	15 juillet 2056	9 563	956	8 607	8 607
Billets B	15 juillet 2056	1 736	1 736	–	–
Billets C	15 juillet 2056	782	782	–	–
VAC III					
Billets série 1	12 juillet 2038	–	–	–	1
Billets série 2	15 juillet 2056	6	6	–	4
Billets série 34	13 décembre 2021	550	401	149	193
Billets série 35	13 décembre 2027	972	972	–	–
Billets série 36	13 décembre 2034	535	535	–	–
		22 754	5 388	17 366	22 727

Au courant de l'exercice 2016, l'AMT a encaissé 5362 (260 en 2015) relativement aux remboursements de capital BTAA.

La direction estime à 17366 (22727 en 2015) le montant qu'elle sera en mesure de récupérer ultérieurement sur leur valeur nominale. La direction est d'avis que l'estimation est raisonnable et s'avère la plus appropriée au 31 décembre 2016.

Au 31 décembre 2016, l'AMT a constaté une moins-value durable additionnelle de 32 (62 en 2015). Les rachats ont généré un gain de 33 (159 en 2015).

11. EMPRUNTS À COURT TERME

L'AMT peut faire des emprunts à court terme auprès du ministère des Finances du Québec (MFQ). La capacité d'emprunt à court et à long terme est fixée par décret. Le décret en vigueur a été autorisé en mai 2015 au montant de 1 125 000 et viendra à échéance le 30 juin 2017. La facilité de crédit à court terme porte intérêt à un taux moyen pondéré de 0,950 % (0,889 % en 2015). Au 31 décembre 2016, l'AMT avait un solde utilisé de cette facilité de crédit à court terme de 70360 (94689 en 2015).

12. FOURNISSEURS ET FRAIS COURUS

	2016	2015
Fournisseurs	50 563	55 165
Frais courus	55 221	41 037
Aide métropolitaine	24 072	23 988
Intérêts courus sur la dette à long terme	9 645	9 338
Aide à l'intégration tarifaire	9 271	9 704
Aide au tarif réduit	8 208	8 245
Revenus perçus d'avance	9 647	9 075
À payer aux AOT à la suite du partage des recettes métropolitaines	4 096	7 289
Provision pour réclamations	7 918	5 597
Provision des contributions municipales à payer	2 334	7 826
Autres	467	498
	181 442	172 762

13. TAXE SUR L'ESSENCE À REDISTRIBUER AUX ORGANISMES

Depuis le 1er mai 2010, l'AMT perçoit, pour le compte d'organismes admissibles, la majoration de la taxe sur l'essence de 1,5¢ le litre dédiée au financement du transport en commun sur son territoire. Selon les modalités et conditions de versements stipulées dans le décret 602-2015 du gouvernement du Québec, l'AMT agit à titre de mandataire et doit redistribuer la totalité de la majoration à ces organismes. La taxe sur l'essence à redistribuer totalisait 10830 au 31 décembre 2016 (11691 en 2015).

14. DETTE À LONG TERME

L'AMT a contracté des emprunts auprès du MFQ. En vertu du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), le MTMDET s'est engagé à verser à l'AMT une subvention annuelle d'un montant correspondant en partie au remboursement de ces billets, capital et intérêts. Au cours de l'exercice, le montant total encaissé de la subvention du MTMDET visant le remboursement de ces billets a atteint 67284 de capital (83827 en 2015) et 40335 d'intérêts (53270 en 2015).

Dette à long terme

Les billets à payer suivants portent des intérêts à taux fixe :

	2016	2015
Billet à payer, émis en 2002, avec taux d'intérêt de 6,039 % – Échéance en 2022	1 087	1 234
Billets à payer, émis en 2004, avec taux d'intérêt variant entre 5,379 % et 5,453 % – Échéance en 2024	11 686	12 827
Billet à payer en 2005, avec taux d'intérêt de 5,261 % – Échéance en 2025	6 537	7 133
Billet à payer, émis en 2006, avec taux d'intérêt de 4,349 % – Échéance en 2017	150	3 217
Billets à payer, émis en 2007, avec taux d'intérêt variant entre 4,660 % et 5,136 % – Échéance entre 2017 et 2025	14 602	23 294
Billets à payer, émis en 2008, avec taux d'intérêt variant entre 4,317 % et 4,659 % – Échéance entre 2017 et 2018	70 366	75 579
Billets à payer, émis en 2009, avec taux d'intérêt variant entre 4,340 % et 4,542 % – Échéance entre 2018 et 2019	112 326	118 937
Billets à payer, émis en 2010, avec taux d'intérêt variant entre 3,652 % et 4,925 % – Échéance entre 2019 et 2029	138 889	148 931
Billets à payer, émis en 2011, avec taux d'intérêt variant entre 3,294 % et 4,323 % – Échéance entre 2021 et 2024	100 050	108 394
Billets à payer, émis en 2012, avec taux d'intérêt variant entre 1,952 % et 3,494 % – Échéance entre 2017 et 2043	187 104	201 734
Billets à payer, émis en 2013, avec taux d'intérêt variant entre 1,739 % et 3,654 % – Échéance entre 2017 et 2045	492 253	513 044
Billets à payer, émis en 2014, avec taux d'intérêt variant entre 2,262 % et 4,193 % – Échéance entre 2018 et 2045	251 601	260 979
Billets à payer, émis en 2015, avec taux d'intérêt variant entre 2,018 % et 3,489 % – Échéance entre 2022 et 2048	193 615	200 833
Billets à payer, émis en 2016, avec taux d'intérêt variant entre 1,972 % et 3,245 % – Échéance entre 2026 et 2036	92 206	–
	1 672 472	1 676 136
Moins : Frais d'émission et de gestion de la dette à long terme reportés	(21 456)	(22 896)
	1 651 016	1 653 240
Dette à long terme, relative à l'entente de partenariat public-privé, avec taux d'intérêt variant entre 0 % et 3,155 % – Échéant en 2041	150 958	30 202
Allocation forfaitaire à rembourser pour amélioration locative, taux d'intérêt de 9,65 %, échéant en novembre 2031	3 736	3 844
Allocation forfaitaire à rembourser pour amélioration locative, taux d'intérêt de 11,26 %, échéant en novembre 2031	707	724
	155 401	34 770
Frais d'émission financés à long terme	314	364
	1 806 731	1 688 374

Remboursements annuels en capital et intérêts des billets à payer :

	Dette totale		Assumée MTMDET	
	Capital	Intérêts	Capital	Intérêts
2017	147 170	56 560	128 285	40 176
2018	232 510	51 596	214 798	35 811
2019	158 722	43 604	124 496	28 317
2020	97 938	37 683	78 778	23 562
2021	124 825	34 393	111 973	20 895
2022 et suivantes	911 307	211 496	547 807	46 740
	1 672 472	435 332	1 206 137	195 501

Remboursement annuel en capital et intérêts de la dette à long terme :

	Capital	Intérêts
2017	–	–
2018	46 409	4 977
2019	3 329	4 874
2020	3 435	4 768
2021	3 545	4 658
2022 et suivantes	94 240	62 294
	150 958	81 571

Remboursements annuels en capital et intérêts de l'allocation forfaitaire à rembourser :

	Capital	Intérêts
2017	137	434
2018	152	420
2019	167	404
2020	185	387
2021	204	368
2022 et suivantes	3 598	2 067
	4 443	4 080

Contrat location-acquisition

	2016	2015
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, taux d'intérêt de 7,80 %, échéant en mars 2025	1 116	
Obligation découlant d'un contrat de location-acquisition, taux d'intérêt de 5,033 %, échéant en juillet 2067	15 667	15 453
	16 783	15 453

Paiements minimaux futurs exigibles en vertu de l'obligation découlant d'un contrat de location-acquisition :

	Capital	Intérêts
2017	90	880
2018	97	884
2019	105	887
2020	113	889
2021	122	890
2022 et suivantes	16 256	34 932
	16 783	39 362

15. SUBVENTIONS REPORTÉES

	Solde d'ouverture	Subventions affectées de l'exercice en cours	Transferts	Virements aux résultats de l'exercice en cours	Solde de clôture
Subventions reportées provenant du MTMDET :					
PAGTCP	176 254	68 903	–	(52 079)	193 078
Selon le décret 1032-2015	17 104		(859)	(16 245)	–
Selon le décret 1027-2016	–	48 078	859	(9 437)	39 500
Lettre d'autorisation pour le centre de maintenance Pointe-Saint-Charles	–	2 064		(2 064)	
Subventions reportées provenant de PPP Canada :					
Centre de maintenance Lachine	20 697	1 753	–	(175)	22 275
Centre de maintenance Pointe-Saint-Charles	–	41 311	–	–	41 311
	214 055	162 109	–	(80 000)	296 164

Le virement total aux résultats des subventions reportées est de 80 000 (108 894 en 2015).

16. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

CLASSES D'ACTIFS	Coût				Amortissements cumulés				Valeur comptable nette	
	Solde d'ouverture	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Augmentation	Cession/ Radiation	Solde de clôture	Solde d'ouverture	Solde de clôture
Structure ferroviaire	542 335	13 617		555 952	(31 638)	(12 611)		(44 249)	510 697	511 703
Bâtiments	308 275	8 919	(155)	317 039	(40 943)	(9 240)	14	(50 169)	267 332	266 870
Infrastructures	432 467	35 158	(393)	467 232	(189 702)	(19 079)	215	(208 566)	242 765	258 666
Équipements	43 764	5 271	(222)	48 813	(18 827)	(5 224)	169	(23 882)	24 937	24 931
Matériel roulant ferroviaire	925 314	8 476	(2 627)	931 163	(363 234)	(45 991)	2 624	(406 601)	562 080	524 562
Informatique et téléphonie	51 052	4 125	(24)	55 153	(20 934)	(6 633)	1	(27 566)	30 118	27 587
Terrains	178 530	23 829	(3)	202 356					178 530	202 356
Locations-acquisitions	14 084	1 293		15 377	(2 754)	(314)		(3 068)	11 330	12 309
Immobilisations en cours	82 819	118 041	(101)	200 759					82 819	200 759
Immobilisations corporelles	2 578 640	218 729	(3 525)	2 793 844	(668 032)	(99 092)	3 023	(764 101)	1 910 608	2 029 743

La charge totale d'amortissement des immobilisations corporelles est de 99 092 (98 272 en 2015) répartie entre le Fonds d'immobilisations (96 981 (96 226 en 2015)) et le Fonds d'exploitation (2 111 (2 046 en 2015)). Cette charge est répartie entre différents postes.

Les acquisitions d'immobilisations corporelles incluses dans les fournisseurs et les frais courus représentent 33 778 (42 349 en 2015).

Au cours de l'exercice, l'AMT a acquis des immobilisations en vertu d'une entente de financement par partenariat public-privé, ainsi que par un contrat de location-acquisition pour un montant de 124 633 (31 656 en 2015). De plus, elle a disposé d'immobilisations en vertu de transfert de dettes et de contrat d'échange pour un montant de 330 (563 204 en 2015).

17. RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES À L'ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

Variation des actifs et passifs reliés aux activités de fonctionnement

	2016	2015
Créances	(84 474)	11 448
Remises du gouvernement du Québec à recevoir	18 238	(9 797)
Subventions à recevoir	(32 628)	840
Fournisseurs et frais courus	17 251	23 121
Taxe sur l'essence à redistribuer aux organismes	(861)	(62 686)
Passif au titre de sites contaminés	(7 232)	1 597
Subventions reportées	162 109	151 654
Charges payées d'avance	772	2 588
Pièces de rechange des trains de banlieue	(1 195)	(2 360)
	71 980	116 405

Autres renseignements

	2016	2015
Intérêts payés sur les emprunts à court terme	506	778
Intérêts payés sur la dette à long terme	57 495	59 982
	58 001	60 760

18. INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES AUX RISQUES FINANCIERS

La direction a mis en place des procédés en matière de contrôle et de gestion qui l'assurent de gérer les risques inhérents aux instruments financiers et d'en minimiser les impacts potentiels.

Risque de taux d'intérêt

L'emprunt à court terme et la dette à long terme portent des intérêts à taux fixes. Par conséquent, le risque de taux d'intérêt relativement aux flux de trésorerie auxquels est exposée l'AMT est minime étant donné que l'AMT prévoit le remboursement selon l'échéancier prévu.

Risque de prix sur marchandises

Afin d'atténuer les effets des fluctuations du prix du diesel, l'AMT a une stratégie de couverture qui consiste à réaliser des opérations de *swap* sur l'huile à chauffage pour un pourcentage cible de la consommation future de carburant. Au 31 décembre 2016, des *swaps* d'huile à chauffage sont en cours (note 19).

Risque de change

Bien que l'AMT transige ses affaires et reçoive ses revenus d'exploitation essentiellement en dollars canadiens, une partie de ses charges, de son encaisse et de ses comptes à payer est libellée en devise américaine. Par conséquent, les résultats de l'AMT sont touchés par les fluctuations du taux de change entre ces devises.

L'équivalent en $CAN des éléments d'encaisse et de compte à payer libellés en devise américaine totalisait respectivement 312 et 2 102 au 31 décembre 2016 (191 et 689 en 2015).

19. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

L'AMT utilise des instruments financiers dérivés, tels que des contrats de *swap* de commodités pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs, ni des opérations spéculatives.

Les *swaps* sont liés à une marchandise (huile à chauffage n° 2) pour laquelle les parties échangent des paiements en espèces basés sur des variations du prix des marchandises ou l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les parties paient réellement pour les marchandises.

À la fin de l'exercice, l'AMT détenait les instruments financiers dérivés suivants :

	Prix fixe	Quantité référence
Huile à chauffage, janvier, février et mars 2017	0,5436 $CAN/litre	1 946 634 litres
Huile à chauffage, janvier, février et mars 2017	0,4950 $CAN/litre	259 742 litres
Huile à chauffage, janvier, février, mai, juin, juillet, octobre et novembre 2017	0,5873 $CAN/litre	1 933 430 litres
Huile à chauffage, avril, mai, juin et juillet 2017	0,5366 $CAN/litre	2 058 040 litres
Huile à chauffage, août et septembre 2017	0,5750 $CAN/litre	1 070 261 litres

20. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Baux à long terme

L'AMT s'est engagée à verser une somme de 46 900 (51 235 en 2015) pour des locaux, en vertu de baux à long terme qui s'échelonnent jusqu'en 2031. Les paiements minimums exigibles pour les cinq prochains exercices s'élèvent à 4 609 pour 2017, 3 888 pour 2018, 3 155 pour 2019, 3 079 pour 2020 et 32 169 pour les années subséquentes à 2020.

Contrats d'accès et d'entretien des voies

L'AMT a octroyé des contrats à des entreprises afin d'obtenir un droit d'accès aux voies qui comprend aussi l'entretien des voies. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2025. Au 31 décembre 2016, le solde de l'engagement de l'AMT relativement à ces contrats s'élève à 228 068 (309 915 en 2015). Les versements prévus sont de 44 144 en 2017, 22 590 en 2018, 23 155 en 2019, 23 734 en 2020 et 114 445 pour les années subséquentes à 2020.

Contrats majeurs d'entretien d'immobilisations et d'opération des trains

L'AMT a octroyé des contrats à des entreprises pour la conduite des trains et l'entretien préventif de certaines immobilisations. Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2048. Au 31 décembre 2016, le solde de l'engagement de l'AMT relativement à ces contrats s'élève à 544 738 (331 801 en 2015). Les versements prévus sont de 30 557 en 2017, 43 972 en 2018, 46 863 en 2019, 47 715 en 2020 et 375 631 pour les années subséquentes à 2020.

Contrats majeurs de construction

L'AMT s'est engagée en vertu d'ententes contractuelles à l'égard de différents projets de développement d'immobilisations en cours totalisant 93 216 (246 597 en 2015). Les ententes contractuelles s'échelonnent jusqu'en 2018. Pour ces investissements en immobilisations, le MTMDET s'est engagé auprès de l'AMT à les subventionner en partie en vertu du PAGTCP. Relativement à ces contrats de construction majeure, l'AMT prévoit verser 85 448 en 2017 et 7 768 en 2018.

Autres contrats

L'AMT a également d'autres ententes contractuelles avec certains fournisseurs, principalement constitués de contrats liés aux services de transport collectif et à la gestion des équipements métropolitains ainsi que d'autres contrats d'entretien majeurs. Ces contrats s'échelonnent jusqu'en 2018. Au 31 décembre 2016, le solde de l'engagement de l'AMT relativement à ces autres contrats s'élève à 70 003 (63049 en 2015). Les versements prévus sont de 54 778 en 2017 et de 15 225 en 2018.

21. ÉVENTUALITÉS ET ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DES ÉTATS FINANCIERS

Poursuites

L'AMT fait l'objet de poursuites et la direction est d'avis qu'elle a établi des provisions adéquates pour couvrir toutes les pertes éventuelles et les montants non recouvrables des sociétés d'assurance, le cas échéant. Le montant de ces réclamations est de l'ordre de 27 274 (36 099 en 2015) et la direction a enregistré une provision aux livres de 7 918 (5 597 en 2015, ainsi qu'un montant de 7 225 en 2015 inclus dans les passifs au titre des sites contaminés.)

22. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers et qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, l'AMT est apparentée avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises publiques contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis, soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec.

L'AMT n'a conclu aucune opération commerciale avec ses apparentés autre que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. La majorité de ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

23. INFORMATIONS SECTORIELLES

Résultats et solde du Fonds d'exploitation

	2016 Budget	2016 Réel	2015 Réel
REVENUS			
Remises gouvernementales			
Droit sur l'immatriculation	59 425	60 114	58 642
Taxe sur l'essence	49 003	47 473	50 073
Revenus des trains de banlieue *(note 3)*	67 944	69 206	65 932
Contributions municipales aux trains de banlieue *(note 4)*	70 422	66 811	63 440
Contributions du gouvernement du Québec à la Politique de développement durable *(note 5)*	9 701	9 701	9 701
Contributions des organismes de transport aux équipements métropolitains *(note 4)*	7 908	7 993	7 519
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation *(note 5)*	6 513	6 118	6 431
Autres revenus	6 673	6 833	6 661
Revenus des autobus express métropolitains *(note 3)*	3 733	3 741	3 624
Revenus commerciaux	4 167	5 069	4 732
Contributions du gouvernement du Québec à la perte de valeur comptable de la Gare d'autocars de Montréal *(note 5)*	–	3 650	2 743
Gain sur rachats de placements *(note 10)*	–	30	28
Revenus – Coordination métropolitaine	–	–	–
Contributions municipales aux autobus express métropolitains *(note 4)*	250	141	269
	285 739	286 880	279 795
CHARGES			
Trains de banlieue	176 056	167 319	158 617
Aide métropolitaine et dépenses afférentes *(note 6)*	49 261	49 013	48 793
Équipements métropolitains	20 015	18 993	18 872
Aide à l'intégration tarifaire *(note 6)*	7 962	8 298	8 649
Aide aux tarifs réduit et étudiant des titres de transport TRAM et dépenses afférentes *(note 6)*	8 400	8 208	8 245
Coordination métropolitaine	12 043	11 219	10 964
Autobus express métropolitains	5 010	5 016	4 676
Mesures d'atténuation	7 049	8 146	6 523
Aide au transport adapté *(note 6)*	2 176	2 261	2 117
Frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec	1 189	1 202	1 173
Autres dépenses	3 709	1 189	552
Perte provenant d'une entreprise publique *(note 9)*	–	925	3 998
Dévaluation des placements *(note 10)*	–	30	58
	292 870	281 819	273 237
EXCÉDENT (DÉFICIT) DE L'EXERCICE	(7 131)	5 061	6 558
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION AU DÉBUT DE L'EXERCICE		24 109	17 551
SOLDE DU FONDS D'EXPLOITATION À LA FIN DE L'EXERCICE		29 170	24 109

NOTES COMPLÉMENTAIRES AUX ÉTATS FINANCIERS

au 31 décembre 2016

(Les montants sont en milliers de dollars.)

Résultats et solde du Fonds d'immobilisations

	2016	2015
REVENUS		
Revenus d'intérêts subventionnés	41 935	57 318
Virement des subventions reportées *(note 15)*	80 000	108 894
Contributions municipales au Fonds d'immobilisations *(note 4)*	50 272	47 573
Contributions du gouvernement du Québec aux mesures d'atténuation *(note 5)*	7 134	2 028
Gains de change	129	–
Gain sur rachats de placements *(note 10)*	3	131
Autres revenus	194	1 757
	179 667	217 701
CHARGES		
Amortissement des immobilisations corporelles	96 158	95 227
Frais d'intérêts sur la dette à long terme	59 499	62 483
Études de faisabilité	4 258	27 839
Salaires et frais généraux liés au mandat de développement	8 900	9 123
Mesures d'atténuation	8 394	1 809
Pertes de change	–	619
Autres dépenses	7 110	3 229
Coûts de réhabilitation de sites contaminés	98	8 145
Perte sur la radiation et cession d'immobilisations corporelles et de subventions reportées	309	14 615
Dévaluation des placements *(note 10)*	2	4
	184 728	223 093
DÉFICIT DE L'EXERCICE	(5 061)	(5 392)
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS AU DÉBUT DE L'EXERCICE	(24 109)	(18 717)
SOLDE DU FONDS D'IMMOBILISATIONS À LA FIN DE L'EXERCICE	(29 170)	(24 109)

Recyclé

ISBN : 978-2-550-78176-9
Publication : Agence métropolitaine de transport
Dépôt légal : Bibliothèque et Archives nationales du Québec

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT
700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2
amt.qc.ca

FAIRE BOUGER LES CHOSES